Dziś w numerze:

SKRZYDLATA POLSKA

NR 26 (990) ● 28. VI. 1970 ● ROK XXVI/XL ● CENA 2 ZŁ



Od 10 lat za sterami samolotów zasiada por. pilot KAZIMIERZ WILK. W lotnictwie morskim już osiem lat lata nad Bałtykiem i wybrzeżem. Fotoreportaż z życia lotnictwa morskiego podajemy na str. 4–5. Zdjęcie: Stanisław Iwan (WAF)

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

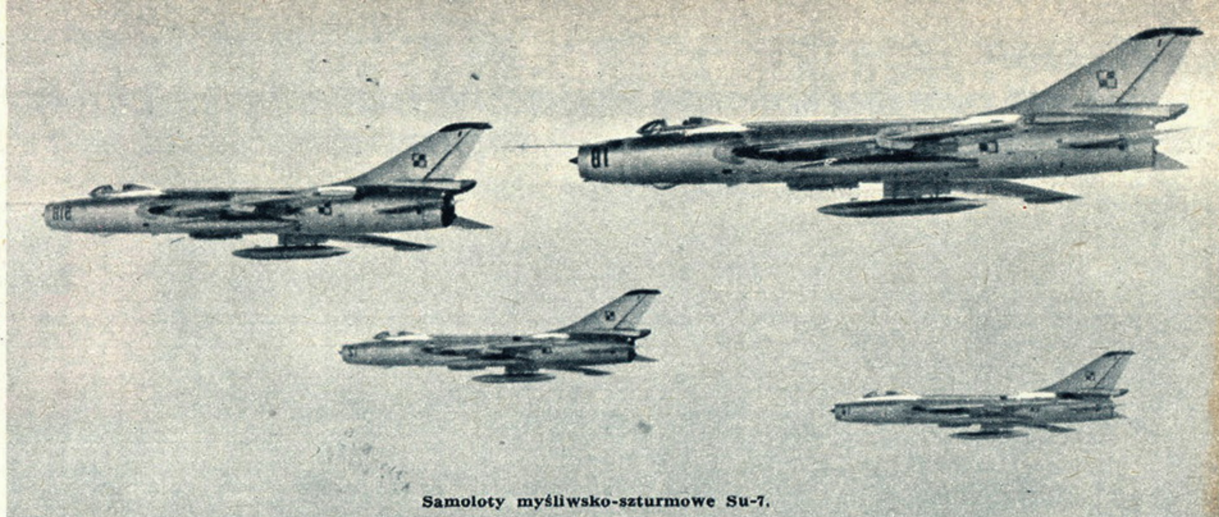
Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 4988 K-101

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703



Samoloty myśliwsko-szturmowe Su-7.

Wiraże

20 LAT Z LOTNIKAMI WOJSKOWYMI NA ZIEMI I W POWIETRZU

Ani się obejrzeliśmy, jak minęło 20 lat gazety lotników wojskowych — pisma, które towarzyszy żołnierzom Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w ich codziennej służbie. Mowa oczywiście o popularnym, a znanym również lotnikom sportowym, tygodniku „Wiraże". Ukazują się one wprawdzie w obecnej postaci od 1957 roku, ale wyrosły z dorobku gazety codziennej lotników wojskowych, która przez siedem lat przed obecnymi „Wirażami" wychodziła pod tytułem — „Skrzydła Wolności".

Jest w tym 20-letnim rozwoju wojskowej gazety lotniczej, podkreślmy — gazety nie mającej żadnego odpowiednika w dotychczasowej historii polskich skrzydeł — bogaty wachlarz spraw i problemów, które na łamach gazety towarzyszyły nieustannie rozwojowi naszego ludowego lotnictwa.

„Wiraże" są pismem Sił Powietrznych. Rodzaju naszego wojska, które przez ostatnie 20 lat przeszło ogromne przeobrażenia. Nieustannie trwał dopływ nowych młodych ludzi do Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK. Personel latający, techniczny, specjalistyczny, musiał stale podwyższać i doskonalić swoje kwalifikacje, ponieważ wciąż unowocześniano sprzęt. Sprawy gotowości bojowej, szkolenia i patriotycznego wychowania żołnierzy musiały się więc znajdować nieustannie w centrum uwagi gazety.

Jubileusz „Wiraży" zbiegł się w ogóle z 20-leciem gazet okręgów wojskowych i tygodników rodzajów sił zbrojnych. Z tej okazji odbyło się w Głównym Zarządzie Politycznym okolicznościowe spotkanie, na które zostali zaproszeni redaktorzy naczelni i najaktywniejsi publicyści pism żołnierskich.

Wiceminister Obrony Narodowej, szef GZP WP — gen. dyw. Józef Urbanowicz wręczył redaktorom naczelnym gazet pisma okolicznościowe, zawierające ocenę działalności zespołów redakcyjnych poszczególnych gazet i tygodników. Generał Urbanowicz złożył serdeczne podziękowanie zespołom redakcyjnym, podkreślając, że pisma żołnierskie w ciągu 20-lecia swego istnienia dobrze wywiązywały się z zadań stojących przed nimi, wiernie przedstawiały życie żołnierzy i mobilizowały ich do aktywnej działalności społecznej, politycznej oraz szkoleniowej. Jednocześnie szef GZP WP życzył zespołom redakcyjnym dalszych sukcesów w pracy nad podnoszeniem poziomu ideowo - politycznego pism oraz w poszukiwaniu nowych, jeszcze bardziej skutecznych form dziennikarskiego przedstawiania wszechstronnych problemów życia wojskowego.

Tygodnik „Wiraże" aktywnie podejmuje również tematykę zaplecza: sportu lotniczego, komunikacji i lotnictwa gospodarczego. Jak Czytelnikom wiadomo, nasza redakcja jest od wielu lat z „Wirażami" serdecznie zaprzyjaźniona. Współpracujemy ze sobą, wymieniamy materiały. Mamy nawet na koncie w poprzednich latach wspólne numery z okazji Święta Lotnictwa i wspólne akcje. **(kon)**



Korzystając z jubileuszu 20-lecia wojskowej gazety lotniczej, która towarzyszyła i towarzyszy lotnikom wojskowym w służbie na ziemi i w powietrzu, zwróciliśmy się o parę słów na temat „Wiraży" do redaktora naczelnego tygodnika Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK ppłk mgr WIKTORA WIONCZKA:

— Co Wam w dotychczasowym dorobku pisma dało najwięcej satysfakcji?

— Na przestrzeni lat było wiele spraw, które nam, jako dziennikarzom przyniosły sporo satysfakcji. Najbardziej jednak nas cieszyło, gdy nasze artykuły i akcje dziennikarskie wpływały w jakiś sposób na wzrost poziomu wyszkolenia i gotowości bojowej wojsk. Mam zwłaszcza na myśli takie akcje, jak np. „Poznaj swój sprzęt, jego zalety i kaprysy", dyskusję prasową o brawurze lotniczej, której celem było uprofilowanie sylwetki współczesnego pilota itp. Nie bez satysfakcji wspomnę też, że to w naszej redakcji zrodziła się akcja pod hasłem „Ludzie dzielni są wśród nas", którą potem przejęła prawie cała prasa wojskowa.

— Co natomiast osobiście cieszy Pułkownika jako redaktora naczelnego „Wiraży"?

Mnie osobiście, jako redaktora naczelnego, cieszy np. fakt, że nasi dziennikarze, nie tylko zresztą na łamach „Wiraży", przyczyniają się do popularyzacji w społeczeństwie polskich skrzydeł, że są wśród nich i tacy, którzy zdobyli ostrogi pisarskie, wydając książki o tematyce wojskowej.

— Macie zapewne w redakcji, podobnie jak i my, różne kłopoty?

— Któż ich nie ma. Najważniejszy z nich, jak robić pismo, aby zaspokoić nie tylko upodobania ale i reprezentować interesy różnych grup czytelników. Nie ma na to uniwersalnej recepty. Po prostu trzeba wyczuwać potrzeby, jakie dyktuje życie. Jak sobie z tym radzimy? No cóż, sądząc z listów i miniankiet, wydaje mi się, że nasi czytelnicy są z nas na ogół zadowoleni. My za to mniej. Jak każdy ambitny zespół, chcielibyśmy jeszcze lepiej robić nasze pismo. Bo to co jest dobre dziś, jutro może okazać się nie wystarczające.

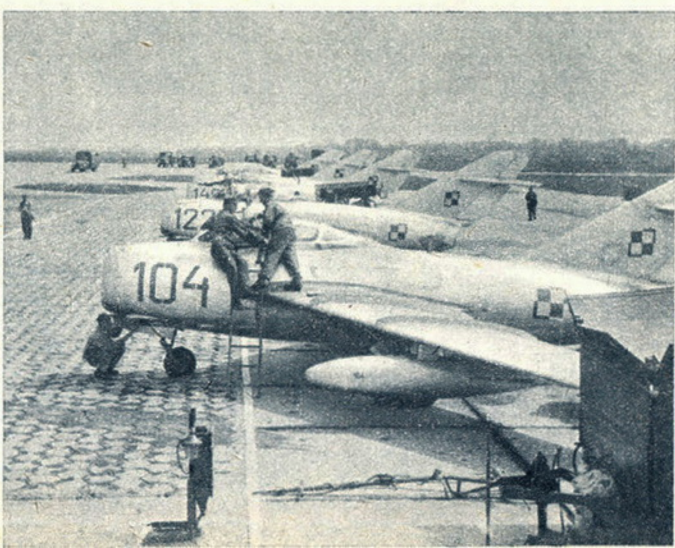
— „Wiraże" są znane w aeroklubach, a Was — wojskowych dziennikarzy lotniczych — spotykamy często na naszych lotniskach sportowych.

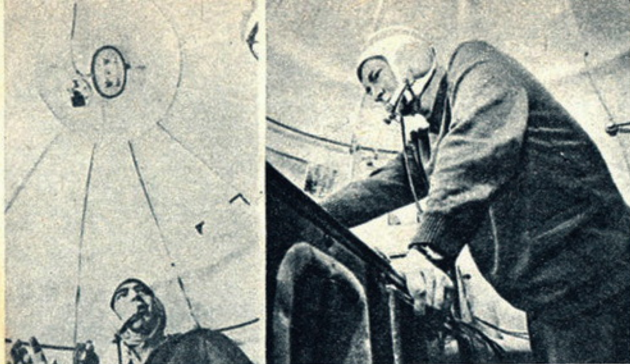
— Główny kierunek naszego działania stanowiły i stanowią bez przerwy sprawy gotowości bojowej, wyszkolenia pilotów i personelu naziemnego, a dalej także — poza sprawą dyscypliny — patriotyczne wychowanie żołnierzy. Ten proces wychowywania i szkolenia dla potrzeb wojsk lotniczych, jak wiadomo, zaczyna się w aeroklubach. Z nich w większości przychodzą do nas nowe kadry pilotów, którzy zresztą potem — poza służbą — związani są dalej serdecznie z aeroklubami, są często ich działaczami, uprawiają sport lotniczy wyczynowo. To jasne. Nie spuszczamy oka z zaplecza. Stąd też nasze zaangażowanie w różne sprawy, a także w imprezy lotnictwa sportowego, Aeroklubu PRL i w ogóle propagandy lotnictwa w Polsce.

— Przyjmijcie więc Pułkowniku dla całego zespołu „Wiraży" nasze serdeczne gratulacje z okazji jubileuszu! Od nas — redakcji i od naszych Czytelników: Dalszych sukcesów dziennikarskich w zaszczytnej i odpowiedzialnej służbie Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju!

— Serdecznie dziękuję w imieniu całego zespołu „Wiraży". (jrk)

Na lotnisku. Zdjęcia: JÓZEF NOWACKI i ZBIGNIEW CHMURZYŃSKI





Oryginalne zdjęcia wnętrza kabiny przeznaczonej do lotu orbitalnego. A. Nikołajew i W. Siewastjanow podczas treningu naziemnego.

DŁUGOTRWAŁY LOT „SOJUZA-9"

ZAŁOGA statku kosmicznego „Sojuz-9" pokonała wszystkie trudności związane z długotrwałym przebywaniem w przestrzeni kosmicznej. Kosmonauci Nikołajew i Siewastjanow przebywali na orbicie ziemskiej 424 godz. i zakończyli swój lot, lądując szczęśliwie dnia 19.6.1970 r. Dwaj kosmonauci radzieccy ustanowili swego rodzaju rekord długotrwałości lotu orbitalnego. Gratulacje z tego powodu przesłali kierownictwu lotu kosmonauci amerykańscy Borman i Lovell.

Podczas lotu wiele uwagi poświęcono kontroli stanu zdrowia załogi. Interesujący może być fakt, że kosmonauci dokonywali wzajemnych badań medycznych, przekazując wyniki do ośrodka dowodzenia. Jak wynikało z codziennych meldunków, załoga „Sojuza-9" miała dobre samopoczucie i zachowała cały czas zdolność do pracy. Bliższe informacje o locie orbitalnym podajemy na stronie 7. (E)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **CZOŁOWY** skoczek spadochronowy Polski, por. **Jan Cierniak** wykonał 15 czerwca br. swój 2 000 skok. Był to skok treningowy na IX Spadochronowych Mistrzostwach WP w Zamościu. Jubilat otrzymał od kierownictwa mistrzostw i kolegów spadochroniarzy kwiaty oraz serdeczne gratulacje, do ktorych przyłączamy się i my.

*

● **W KATOWICACH**, na lotnisku Aeroklubu Śląskiego. odbyły się w dniach 2—7 czerwca br. II Międzynarodowe Zawody Spadochronowe z udziałem 21 zawodników z Bułgarii, Czechosłowacji. Jugosławii i Polski. W skokach grupowych na celność lądowania zwyciężył zespół Aeroklubu Śląskiego, przed drużynami Bułgarii i Czechosłowacji. W akrobacji spadochronowej trzy pierwsze miejsca zajęli Bułgarzy: **Kulesza** był piąty. W ogólnej punktacji zespołowej pierwsze miejsca zdobyli spadochroniarze Aeroklubu Centralnego z Sofii, przed drużynami Aeroklubu Śląskiego i Aeroklubu w Ostrawie. Zawody odbyły się pod patronatem Zarzadu Wojewódzkiego ZMS, który ufundował zwycięzcom puchary.

*

● **ZBLIŻA** się XV-lecie lotnictwa sanitarnego w Polsce Ludowej. Z tej m. in. okazji ukazał się w „Żołnierzu Wolności" wywiad z dyrektorem Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, mgr. inż. **Zdzisławem Olszańskim,** który stwierdził m. in.: „Ogółem wykonujemy rocznie ponad 10 tysięcy transportów sanitarnych i lotów ratowniczych. przewożąc ok. 14 tysięcy chorych. Samoloty sanitarne spędzają w powietrzu ok. 13 tysięcy godzin, przelatując ok. 2,5 miliona km."

*

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Grudziadzkiego odbył się I zlot kombatantów II wojny światowej. Zlot zorganizował, z inicjatywy Zarządu Oddziału ZBoWiD. przy współpracy TRZZ i LOK — Miejski i Powiatowy Komitet Frontu Jedności Narodu w Grudziądzu. Spotkanie kombatantów urozmaiciły liczne imprezy oraz pokazy lotnicze.

*

● **W LUBLINIE** rozegrano II Lubelskie Zawody Spadochronowe z udziałem reprezentantów aeroklubów z Rzeszowa, Białegostoku. Kielc, Krosna, Mielca. Gdańska. Radomia i Lublina oraz RKS „Motor". Pierwsze miejsce indywidualnie zajął **Jan Bober** (Aeroklub Rzeszowski I), przed **Jerzym Żyłą**. Zespołowo zwyciężył II zespół Aeroklubu Rzeszowskiego przed spadochroniarzami Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie.

*

● **ROZEGRANE** w Toruniu na początku czerwca br. VI Spadochronowe Mistrzostwa Pomorza zakończyły się sukcesem reprezentanta Aeroklubu Kujawskiego z Inowrocławia, **Sylwestra Jakubowskiego,** który zajął 1 miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Na drugim miejscu uplasował się **Edward Sosnowski,** a na trzecim **Mieczysław Kirszkowski** — obydwaj z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Zwycięstwo zespołowe zdobyła drużyna Aeroklubu Kujawskiego, która otrzymała puchar przewodniczącego Prezydium WRN. Drugie i trzecie miejsca zajęły drużyny Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.

*

● **LUBELSKI** Klub Seniorów Lotnictwa, działający przy Aeroklubie Lubelskim, liczy obecnie 22 członków. Najdłuższym stażem lotniczym legitymuje się **Jan Uklejewski** z Dęblina, który służbę w lotnictwie rozpoczął w 1917 r.

*

● **UKAZAŁY** się prawie równocześnie zeszyty 3 i 4 (marzec i kwiecień) miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna". Przynoszą one wiele interesujących publikacji. W numerze 3 zwraca uwagę „Apel inżynierów i techników lotnictwa" przed VI Kongresem Techników Polskich, który odbędzie się w dniach 11—13 lutego 1971 r. Apel, podpisany przez Sekcję Lotniczą Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich oraz Sekcję Główną Komunikacji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, zwraca się do pracowników lotnictwa o udział w dyskusji przedkongresowej. Wnioski i postulaty należy przesyłać na hasło: VI Kongres Techników Polskich — Trybuna Lotników".

*

● **POLSKI** artysta plastyk, były pilot z lat wojny, **Stefan Knapp,** zamieszkały od lat w Anglii, został tegorocznym zdobywcą nagrody plastycznej Fundacji Churchilla.

*

● **ZMARŁ** 5 czerwca br., w wieku 28 lat, **Władysław Bałuk**, członek Aeroklubu Bydgoskiego. Miał na swym koncie ponad 600 skoków.

„INTERKOSMOS" WE WROCŁAWIU

W dniach 15—20 czerwca br. obradowała we Wrocławiu konferencja przedstawicieli krajów socjalistycznych uczestniczących we współpracy w badaniu przestrzeni kosmicznej w ramach programu „Interkosmos". Wzięli w niej udział przedstawiciele Bułgarii, Czechosłowacji, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i Związku Radzieckiego.

Na czele delegacji polskiej stał przewodniczący Komitetu do Spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej Polskiej Akademii Nauk — prof. dr. Stanisław Piotrowski.

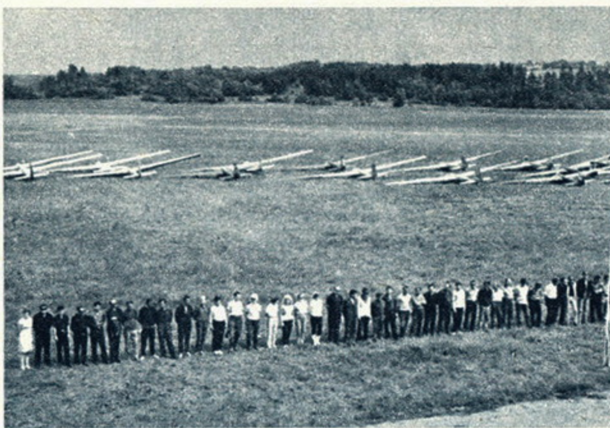
Konferencja poświęcona była zagadnieniom fizyki kosmicznej. Uzgodniono na niej między innymi plan wspólnych badań na lata 1971—1975.

Program badawczy „Interkosmos" służy umacnianiu i rozwijaniu wielostronnej współpracy naukowej i badawczej między krajami wspólnoty socjalistycznej.

Polska jest aktywnym współpartnerem w programie badania przestrzeni kosmicznej. Polscy uczeni prowadzili obserwacje satelity „Interkosmos-2" w Bielsku, Miedzeszynie i Warszawie. Sygnały z satelitów odbiera Centralne Obserwatorium Geofizyczne Zakładu Geofizyki PAN. Jednocześnie stacja badań jonosfery Instytutu Łączności w Miedzeszynie prowadzi sondowanie górnej warstwy atmosfery ziemskiej za pomocą automatycznej sondy AIS, „strzelającej" swoimi sygnałami w jonosferę.

Red. H. Kucharski telefonuje z Lisich Kątów

KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE
im. SZCZEPANA GRZESZCZYKA



Uroczystość otwarcia zawodów

W Ośrodku Szybowcowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach rozpoczęły się 10 czerwca br. V Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka. Uroczystego otwarcia zawodów dokonał prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.**

Na starcie zawodów stanęło 39 pilotów, w tym 2 reprezentantów NRD.

I konkurencją, rozegraną 14 czerwca, był przelot docelowy długości 123 km. Wśród 35 pilotów. którzy osiągnęli metę w Płocku, najlepszym okazał się **Zbigniew Noszczyk** (Lublin) — 129,09 km/h — 1 000 pkt; 2. **Franciszek Ragankiewicz** (Wrocław) — 124,34 km/h — 958 pkt; 3. **Andrzej Ring** (Krosno) — 123,68 km/h — 952 pkt.

Następnego dnia wystartowano do II konkurencji, którą był przelot po trasie trójkąta 109 km. Do mety nikt nie doleciał. Konkurencję zaliczono jako przelot po wyznaczonej trasie. Najdalej, bo tylko 2 km od mety, lądowali **Czesław Bednarski** (Częstochowa) i **Horst Wesche** (NRD). Zwyciężyli oni w konkurencji, uzyskując po 1 000 pkt. Trzecią odległość dnia — 102 km — uzyskał **Franciszek Różański** (Bydgoszcz), za co otrzymał 952 pkt.

Wyniki po dwóch konkurencjach: 1. **Czesław Bednarski** (Częstochowa) — 1 917 pkt; 2. **Franciszek Ragankiewcz** (Wrocław) — 1 901 pkt; 3. **Andrzej Ring** (Krosno) — 1 858 pkt; 4. **Marek Małolepszy** (Częstochowa) — 1 857 pkt; 5. **Stanisław Witek** (Wrocław) — 1 852 pkt.

Wobec tragicznej katastrofy w której zginęli dwaj piloci holujący — Mieczysław Rybak i Kazimierz Wróblewski. zawody zostały przerwane.

Po porwaniu An-24

TELEGRAM POLSKICH PILOTÓW DO IFALPA

GRUPA związkowa pilotów Polskich Linii Lotniczych LOT skierowała do Międzynarodowej Federacji Związków Pilotów Komunikacyjnych IFALPA z siedzibą w Londynie telegram następującej treści:

„5 czerwca 1970 r. samolot Polskich Linii Lotniczych LOT typu An-24, odbywający rejs ze Szczecina do Gdańska z 23 pasażerami na pokładzie, został zmuszony w czasie tego rejsu nad terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, pod groźbą użycia granatu ręcznego przez obywatela państwa polskiego, Zbigniewa Iwanickiego, do zmiany kierunku lotu i uprowadzony przy użyciu przemocy do Kopenhagi.

Działanie Zbigniewa Iwanickiego zawiera w sobie znamiona przestępstw polegających na:

— spowodowaniu niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym, zagrożone w polskim kodeksie karą pozbawienia wolności do lat 8;

— nielegalnym posiadaniu broni, zagrożonym karą pozbawienia wolności do lat 5.

Przestępstwem tym Z. Iwanicki dopuścił się poważnego zagrożenia życia pasażerów i załogi uprowadzonego samolotu oraz spowodował potencjalne niebezpieczeństwo dla innych statków powietrznych, które wykonywały w tym czasie loty w polskiej i duńskiej przestrzeni powietrznej.

Nadmienia się, że Z. Iwanicki jest człowiekiem karanym już uprzednio przez sądy polskie. Wyciągi z wyroków, dotyczących popełnionych przez niego przestępstw pospolitych, zostały wręczone panu Knutowi Hammarskjoeldowi, dyrektorowi generalnemu IATA, w czasie jego ostatniego pobytu w Polsce.

W tym stanie rzeczy zwracamy się z gorącą prośbą do Waszej organizacji o usilne poparcie wniosku, przekazanego władzom duńskim, o wydanie przestępcy władzom Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w celu osądzenia go przez sąd polski.

Jesteśmy pewni, że umożliwienie osądzenia przestępcy przez sąd państwa, na którego terenie przestępstwo zostało dokonane, przyczyni się w poważnym stopniu do ukrócenia szerzącej się na świecie plagi uprowadzania samolotów komunikacyjnych".

*

„...Porywacz samolotu jest potencjalnym, masowym mordercą, który w imieniu swych osobistych motywów i celów zagraża życiu setek innych ludzi". Tak brzmi fragment oświadczenia Międzynarodowej Federacji Związków Pilotów, ogłoszonego 15 czerwca br. w Waszyngtonie przez amerykańskie stowarzyszenie pilotów.

Z okazji Dnia Drukarza wszystkim pracownikom Zakładów Graficznych Domu Słowa Polskiego w Warszawie, szczególnie zaś Zespołowi Drukarni, dzięki któremu co tydzień ukazuje się „Skrzydlata Polska", jak najlepsze życzenia wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i pracy zawodowej składa —

REDAKCJA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Dnia 16 czerwca 1970 r. zginęli w Lisich Kątach śmiercią lotników

instr. pil. MIECZYSŁAW RYBAK lat 48, z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach

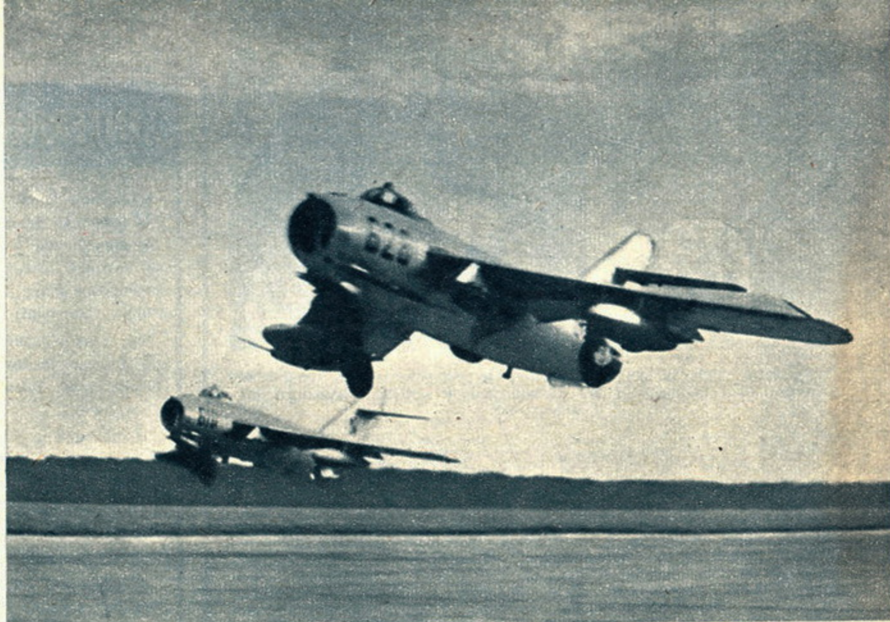
instr. pil. KAZIMIERZ WRÓBLEWSKI lat 40, z Aeroklubu Grudziądzkiego

Polskie lotnictwo sportowe straciło ofiarnych, długoletnich, zasłużonych działaczy i wychowawców młodzieży lotniczej.

CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!

SKRZYDŁA NAD BAŁTYKIEM

Trudna i odpowiedzialna jest służba w lotnictwie morskim. Nasz fotoreportaż przedstawia fragmenty z codziennej pracy pilotów, pełniących czujną straż nad polskim wybrzeżem Bałtyku. Lotnikom w marynarskich mundurach z okazji Dnia Morza lotnicy sportowi przekazują najlepsze życzenia.



Para na starcie tuż nad pasem, za chwilę polecą nad błękit morza.

★

Po wylądowaniu na lotnisku. Każdy mechanik z niecierpliwością oczekuje powrotu samolotu, przeżywając wiele chwil niepewności – jak pilot wykona zadanie i czy nie zawiedzie w powietrzu tak starannie przygotowany samolot. Mechanik przed lotem oddaje pilotowi maszynę, a po powrocie otrzymuje ją z powrotem, by przygotować ją sprawnie do kolejnego wykonania zadania. Na zdjęciu kpt. pil. Teodor Nasuta zdaje samolot po locie mech. samolotu st. mar. Zygmuntowi Paprockiemu.

★

Przygotowanie samolotów do kolejnego startu. Przy pracy mechanicy i technicy obsługi technicznej samolotu.







Przygotowanie do odprawy przedlotowej.

★

Zadanie wykonano na piątkę, na twarzy ppor. pilota Romana Sudeckiego zadowolenie i radość. Życzyć należy uśmiechu i zadowolenia wszystkim pilotom lotnictwa morskiego.

Zdjęcia:
STANISŁAW IWAN (WAF)



Z lewej – Odprawa pilotów. Kmdr ppor. pilot Henryk Staszewski stawia zadania przed rozpoczęciem lotów.

★

Ppor. pilot Mieczysław Jastrzębski w kabinie przygotowuje się do startu. Jak zwykle przy każdym locie asystuje i pomaga pilotowi starszy mechanik samolotu – starszy mat Tadeusz Terebus.







WOLNA TRYBUNA

CO NAM POTRZEBA

W dyskusji na temat ruchu konstrukcji amatorskich daje się zauważyć pewne nieporozumienie. Pisze się mianowicie, że są ludzie, którzy chcą prowadzić tego typu działalność, opisuje się z mniejszym lub większym zaangażowaniem ich perypetie, sukcesy i porażki. Zamieszcza się bez większego chyba przekonania pewne propozycje dalszego działania, propozycje, w które (bądźmy szczerzy) trudno uwierzyć; zamieszcza się wreszcie obce przykłady i próbuje udzielać amatorom porad konstrukcyjnych. Porad, które nie tylko nic nie dają, lecz wręcz dezorientują, bo tak można ocenić artykuł traktujący o śmigłach do konstrukcji amatorskich. Wszystko byłoby dobrze, gdyby potraktować ten artykuł jako wspomnienia, a i wtedy przydałaby się krótka notatka, że i owszem próby tego rodzaju są interesujące lecz lepiej zajrzeć do odpowiednich materiałów (które przecież można produkować), gdzie podane są i geometrie i charakterystyki odpowiednich śmigieł.

Jednym słowem nie marnujmy cudzego entuzjazmu, nie pogrzebmy pięknej przecież inicjatywy. Można i po partyzancku, można zgodzić się na miano maniaka, ale po co.

Od czegóż należy zacząć? Chyba przede wszystkim od wyraźnego powiedzenia sobie: Po co? Za co? Jak?

Jednym słowem program, ambitny, lecz realny. Aby tu nie być gołosłownym, pozwolę sobie na przedstawienie własnych poglądów na ten temat. Myślę, że będzie to początkiem szerszej dyskusji no i oczywiście realnego działania.

Przede wszystkim „po co". Jaką korzyść indywidualną i społeczną można mieć z rozwiniętego ruchu konstrukcji amatorskich. Przede wszystkim, i to chyba najważniejsze — politechnizacja społeczeństwa. Politechnizacja nie tylko tych, co konstruują, czy budują, lecz także tych, którzy pomagają, ba nawet tych co się przyglądają. Jest to naturalny motor gnający ludzi do wiedzy, to właśnie jest rozbudzanie pasji poznania, poznania techniki, bez której coraz trudniej się obejść, lecz także poznania siebie, swoich talentów organizacyjnych, uporu i wytrwałości.

Działalność tego typu wyrabia poczucie potrzeby kolektywnego działania, która tu jest dość jednoznacznie określona. A ile można wykryć talentów ludzi, którzy być może w innych warunkach nie mieliby okazji wykazania swoich możliwości?

Nie można również zapomnieć i o efektach bezpośrednich. Niektórzy ludzie lubujący się w mitach (bo jakże to ułatwia życie) wykrzykną tu zaraz: „przecież lotnictwo jest już na takim etapie rozwoju, że są problemy, których nie może rozwiązać przemysł, a co dopiero jacyś tam amatorzy".

Nie wdając się w dłuższą dyskusję, sądzę, że jest **dostatecznie** dużo problemów zostawionych na marginesie (choćby z braku czasu, pewnego ryzyka, czy po prostu dlatego, że nikt tak nie robił) przez przemysł, że sądzę, iż wiele takich „zwariowanych" pomysłów mogłoby być przez amatorów wypróbowanych. Po prostu taka duża studnia informacji, skąd myślę, że i zawodowi konstruktorzy mogliby co nieco zaczerpnąć. Ostatecznie dość trudno wytłumaczyć entuzjaście lotnictwa, czym tak bardziej skomplikowany jest np. „Piper Cub" od „Syrenki".

Co robić? Myślę, że przede wszystkim należy wykazać celowość tego, co robimy. Pożytek dla nas samych, lecz przede wszystkim pożytek dla całego społeczeństwa (a tak!). Ostatecznie żyjemy w społeczeństwie socjalistycznym, w którym ten drugi efekt jest najważniejszy. Państwo łoży bardzo duże sumy na sport (w tym chyba najdroższy — lotnictwo). Dlaczego? Bo w tym jest interes społeczny. Bo w ten sposób wychowuje społeczeństwo, bo jego reprezentanci rozsławiają imię naszego kraju itd. Dlaczego tej pomocy nie mogą otrzymać ludzie, którzy swoją inwencją i **twórczą** pracą na tę pomoc o wiele bardziej chyba zasługują (bardziej niż na miano maniaka). Trudno mi tu bowiem zrozumieć, dlaczego na młodziana — który ma chwilowy kaprys być pilotem — wykładać poważne (nasze wspólne przecież) pieniądze, które o wiele większy procent przyniosłyby ulokowane gdzie indziej. Pomoc, pieniądze. Czy tu o jakieś poważne sumy chodzi, czy o jakieś burzenie starych porządków? Wcale nie. Chodzi o zrozumienie problemu. Bo cóż ostatecznie potrzeba, aby w naszym kraju stworzyć warunki konstruktorom amatorom, lepsze niż choćby w USA? czy NRF? Logicznie myśląc niewiele. A więc:

typu działalności;

1) Prawne usankcjonowanie tego
2) Nieodpłatne lub częściowo odpłatne przekazywanie (stałe) dla zrzeszonych konstruktorów amatorów **pełnego** asortymentu potrzebnych materiałów;
3) Udostępnienie do użytku amatorów rozbudowanych co nieco modelarni i warsztatów APRL, LOK itp;
4) Utworzenie przy większych zakładach regionalnych klubów konstruktorów amatorów (w ramach np. kół SIMP);
5) Zakup i przydział za częściową odpłatnością odpowiedniej ilości odpowiednich silników i wyposażenia;
6) Uelastycznienie kontroli ruchu lotniczego, np. przez zezwolenie latania bez zezwolenia na wysokości 500 m, wyjąwszy przestrzeń kontrolowaną i strefy zakazane;
7) Zorganizowanie całego ruchu pod kierownictwem Aeroklubu PRL, prowadzenie własnego biura konstrukcyjnego, wydawanie własnego biuletynu, utworzenie punktu konsultacyjnego itp).

O ile pierwszy punkt nie wymaga jakichś objaśnień, to co do drugiego warto by się zastanowić: Czy nieodpłatne nawet przekazanie deficytowych przecież materiałów miałoby społeczne uzasadnienie. Myślę, że tak. Chodzi przecież o marginesowe ilości, ilości wystarczające — z jednej strony na parędziesiąt amatorskich samolotów, z drugiej — braku których nie zauważono by chyba w magazynach takiego np. WSK Mielec. Po drugie zaś pamiętajmy, że wartość pracy, którą wkładać będzie w amatorską konstrukcję amator jest przecież wielokrotnie wyższa. Chyba warto, aby społeczeństwo doceniło ten indywidualny wkład pracy.

Trudno spodziewać się, aby mając stosowne materiały można było we własnym pokoju przy pomocy prymitywnych narzędzi coś sensownego zrobić. Wykorzystanie więc istniejących możliwości warsztatowych instytucji, do tego przecież powołanych, jest chyba najprostszym i najlepszym rozwiązaniem Rozszerzenie działalności kół SIMP-u na tego typu pracę wydaje się być bardzo pożyteczne dla obu stron. Dla amatorów, bo będą mieli mecenasa, dla zakładu, bo będzie miał wykwalifikowanych i co ważniejsze zaangażowanych pracowników.

No i wreszcie „pięta achillesowa" naszej sportowej awiacji — silniki. Tu sądzę, że też można bez mitów, czy kompleksów. Tak na serio! Ile kosztuje silnik Volkswagena? Około 200 dolarów. Ile kosztuje jedna Foka? Około 4000 dolarów. Za jedną więc „Fokę" rocznie możemy się dochować dwudziestu minisamolotów. To chyba dużo. A zresztą! Przecież nasi południowi sąsiedzi do tych celów stosują silniki „Trabanta". Mogą oni, możemy chyba i my.

Co zaś do samego latania, jego bezpieczeństwa itp., to warto jedynie zwrócić uwagę na parę chyba istotnych faktów:

1) Można chyba spodziewać się większej odpowiedzialności od ludzi, którzy w swe dzieło włożyli kilka tysięcy godzin pracy (przecież to spory kawał życia), niż od zmotoryzowanych władców szos, którymi inni się stają po wpłaceniu kilku tysięcy złotych;
2) W krajach, gdzie ruch lotniczy jest o wiele bardziej rozwinięty, nie ma tak rozbudowanej kontroli latania, kontroli, która — bądźmy szczerzy — jest nader iluzoryczna;
3) Kiedyś chyba przeciętny obywatel naszego kraju będzie więcej przebywał w powietrzu niż teraz. Pomyślmy więc, aby zabezpieczanie ruchu nie utrudniało, lub wręcz nie umożliwiało mu tego.

Oczywistą rzeczą jest, że cały ruch powinien być zorganizowany i chyba najlepiej byłoby, gdyby przyjął go pod opiekuńcze skrzydła Aeroklub PRL. Ażeby kontrolować, trzeba posiadać pewne wiadomości, więc nie od rzeczy byłoby zorganizowanie odpowiedniego punktu konsultacyjnego i informacyjnego, gdzie można by znaleźć odpowiednie materiały (wyniki dmuchań, wzory, tablice itp).

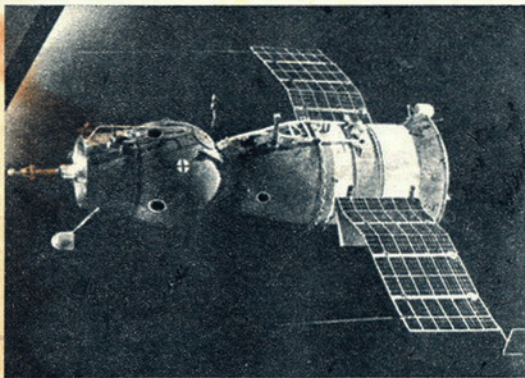
Najbardziej do tego predysponowana by była chyba Politechnika Warszawska dysponująca fachowcami, literaturą itp. **Punktem wyjścia powinna być budowa maszyn z gotowej dokumentacji. Można adaptować zagraniczną, lub też ogłosić konkurs na projekt wstępny, zaś wykonanie obliczeń i rozpracowanie całości powierzyć fachowcom.**

Konieczne wydaje się wydawanie własnego biuletynu zawierającego pewne wskaźniki i pomoce konstrukcyjne, przedruki z zagranicznej literatury, wymiany doświadczeń i poglądów.

Mgr inż. EDWARD MARGAŃSKI



Samolot amatorski „Prząśniczka" z Łodzi



LOT ORBITALNY „SOJUZA-9"

CHOCIAŻ przyzwyczailiśmy się już do lotów i wypraw kosmicznych, do komunikatów nadawanych z pokładów statków i ośrodków kierowania lotem, to ostatni lot orbitalny kosmonautów radzieckich odbiegał od dotychczas praktykowanych. Przede wszystkim był to lot długotrwały (w chwili pisania niniejszego lot trwa — Nikołajew i Siewastjanow mają za sobą 18 dni pobytu w przestrzeni kosmicznej i 273 okrążenia kuli ziemskiej) z niezwykle różnorodnym programem doświadczeń.

Statek Sojuz-9 szczególnie nadawał się do lotów długotrwałych. Oto jak w relacji dziennikarza radzieckiego wygląda wnętrze statku. Wewnątrz statku dwa przestronne „przedziały". Kabina załogowa przeznaczona do pobytu podczas lotu orbitalnego i kabina odzyskowa, w której załoga powraca na Ziemię. Pomieszczenia te można porównać do gabinetu pracy i salonu odpoczynkowego. W pomieszczeniach tych można swobodnie się poruszać, pracować i wypoczywać. Wnętrze statku wypełniono licznymi przedmiotami, swego rodzaju meblami.

Oto w jednym końcu statku kanapka, naprzeciw niej swego rodzaju gabinet do pracy ze stołem i półeczką. Na półce książki i mikrofilmy. Tablica przyrządów pokładowych, przyrządy astronomiczne i inne. W drugim pomieszczeniu fotele kosmonautów, tablica z przyrządami wyposażona w mnóstwo przełączników, w elektronową maszynę liczącą, ekran telewizyjny... Obok zasobnik, w którym umieszczono przedmioty niezbędne kosmonautom po wylądowaniu. W środkowej części tablicy globus-przyrząd wskazujący aktualne położenie statku względem Ziemi. Całkowita pojemność wnętrza statku Sojuz-9 wynosi 9 metrów sześciennych. Niżej podajemy zdjęcie fragmentu tablicy przyrządów pokładowych, która odbiega nieco pod względem układu i doboru przyrządów od znanych z pokładu statków typu „Apollo".

Kosmonauci radzieccy Fieoktistow i Bieriegowoj podczas swego pobytu w roku ubiegłym w USA zwiedzili między innymi wytwórnię North American, która buduje statki „Apollo". Po dokładnym zapoznaniu się z konstrukcją statku Fieoktistow stwierdził później, że konstruktorzy amerykańscy starają się upodobnić statek kosmiczny do samolotu — stąd ogromna liczba przyrządów pokładowych w kabinie „Apolla". Konstruktorzy radzieccy, o czym można wnioskować z dostępnych publikacji, raczej ograniczyli liczbę wskaźników na pokładzie statku, odciążając w ten sposób załogę od ich kontrolowania.

Czas kosmonautów wypełniony był, jak zwykło się mawiać — bez reszty. Nawet ćwiczenia gimnastyczne pochłaniały prawie godzinę dziennie, przy tym nie były to tylko miejscowe rozluźnienia mięśni ale normalne ćwiczenia wszystkich mięśni ciała prowadzone w kostiumach gimnastycznych. Dzięki temu kosmonauci, o czym informowały przekazy telemetryczne, czuli się cały czas lotu doskonale, a rytm ich serca i oddechy utrzymywały się w normie.

Po 250 godzinach lotu przeprowadzono interesujące doświadczenie. Rozegrano mianowicie mecz szachowy na trasie Kosmos — Ziemia. Z załogą Sojuza-9 partię szachów rozgrywali generał Kamanin i kosmonauta Gorbatko. Mecz trwał prawie 6 godzin i zakończył się remisem. Oczywiście nie chodziło o wypełnienie nadmiaru czasu kosmonautów, a o sprawdzenie ich zdolności logicznego rozumowania po długotrwałym pobycie w specyficznych warunkach nieważkości i odosobnienia.

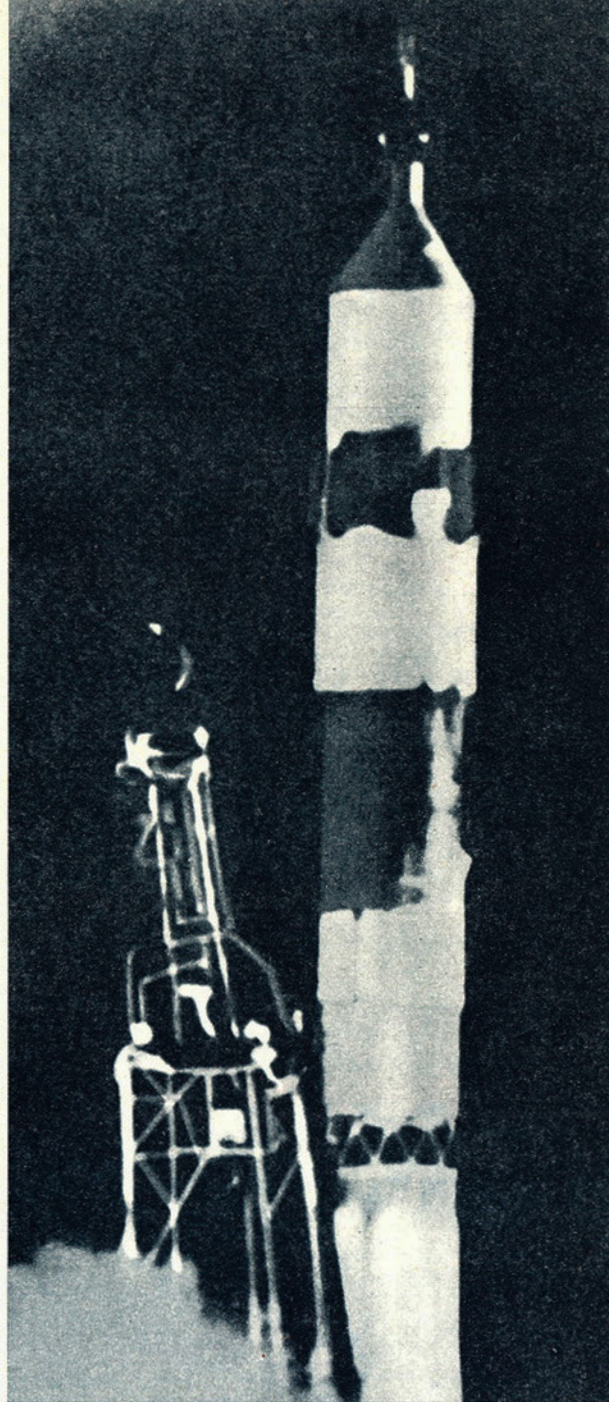
Agencja TASS, omawiając lot statku Sojuz-9 w specjalnym komunikacie, podkreśliła że w czasie dalekich wypraw międzyplanetarnych i w stacjach orbitalnych konieczny będzie udział człowieka w obsługiwaniu urządzeń pokładowych statku i przy prowadzeniu badań naukowo-technicznych. Podczas 5 i 17 okrążenia Ziemi kosmonauci dokonali ważnych manewrów statkiem Sojuz-9, zmieniając orbitę. Jak wykazały późniejsze pomiary, manewry kosmonautów były bardzo dokładne i uzyskano orbitą bliską zaplanowanej.

Podczas lotu kosmonautom Nikołajewowi i Sewastjanowowi pozostawiono samodzielność w dziedzinie określania pozycji statku i obliczania współrzędnych orbity. Dokonali oni tego w 5, 6 i 7 dniu lotu. Współrzędne orbity określone samodzielnie przez kosmonautów zostały porównane później z obliczeniami dokonanymi przez stacje naziemne. Okazało się, że obliczenia kosmonautów były bardzo ścisłe. Eksperymenty tego rodzaju są bardzo ważne. Umożliwiają one samodzielną nawigację przy lotach długotrwałych.

Zagadnienie jak najlepszego podziału funkcji między automatem, czyli urządzeniami pokładowymi statku a człowiekiem kierującym statkiem, jest skomplikowane. Jego rozwiązanie wymaga przeprowadzenia wielu doświadczeń. Lot statku kosmicznego „Sojuz-9" wniesie niewątpliwie poważny wkład do rozwiązania tych i innych zagadnień.

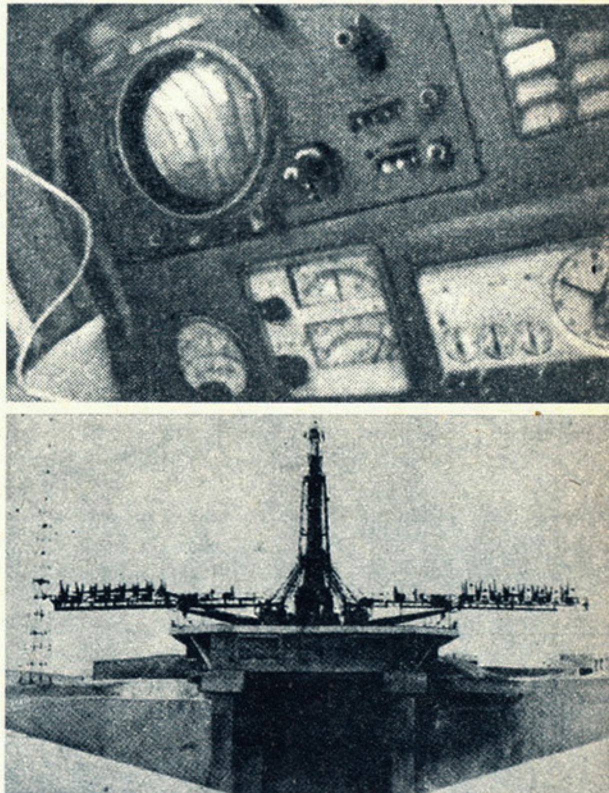
Lot „Sojuza-9" obserwowany był przez wszystkie stacje satelitarne na świecie. W dniu 8 czerwca statek „Sojuz-9" przeleciał dwukrotnie w godzinach 22.03 i 23.36 nad stolicą NRD Berlinem. Obserwowany był gołym okiem przez wielu mieszkańców Berlina. Prasa NRD podkreśla, że był to drugi statek kosmiczny od roku 1965, kiedy to wówczas „Woschod-2" w marcu 1965 roku przelatywał nad Berlinem.

P. E.



1 czerwca 1970 roku. Pojazd rakietowy typu „Sojuz" unosi statek „Sojuz-9" z kosmonautami Nikołajewem i Siewastjanowem na pokładzie (wyżej). U góry z lewej — statek kosmiczny, a poniżej — załoga „Sojuza-9" melduje gotowość do lotu orbitalnego. Wnętrze kabiny statku i unikalne zdjęcie pojazdu na starcie.









NIE będzie chyba przesady w stwierdzeniu, że lotniczy ruch amatorski w naszym kraju zatacza coraz szersze kręgi. Chętnych na budowę własnej maszyny latającej jest z roku na rok więcej. Żmudna to jednak działalność, a sukces uzyskują tylko najcierpliwsi. Zresztą wszelki pośpiech w takim przypadku jest zupełnie niepotrzebny i mówiąc szczerze — może mieć fatalne następstwa.

W różnych zakątkach kraju, różni majsterkowicze, konstruują te swoje „latające machiny" i co pewien czas któryś z nich wzlatuje na własnych skrzydłach. Niedawno pierwszych lotów na samolocie własnej konstrukcji dokonał czterdziestotrzyletni technik-mechanik z Radomia, **MARIAN MAJ.**

Przed sześciu laty, wiosną 1963 roku, konstruktor-amator z Radomia przystąpił do realizacji projektu. Najpoważniejszą trudnością było zdobycie odpowiednich materiałów konstrukcyjnych (sklejka, kleje, rurki itp.).

Samolot radomianina powstawał w mieszkaniu, którego jeden pokój przemieniono w „warsztaty". Mijały miesiące, Maj pracował systematycznie, bez pośpiechu i tylko w wolnych chwilach. Wreszcie nadszedł dzień, w którym dalsze prace przy swoim samolocie przeprowadzał już w

„KANGUR"

ogródku okalającym dom. Po kilku następnych miesiącach płatowiec był już gotów. Konstruktor zdobył do niego silnik od samochodu „Volkswagen", dysponujący mocą 20 KM. Po odpowiednich przeróbkach należało go przed ostatecznym montażem sprawdzić. Nie obeszło się bez niespodzianek, raczej przykrych dla konstruktora.

„Hamownię" do prób urządził na stole. Po odpowiednim obciążeniu przykręcił doń silnik i rozpoczął badania. Przy pełnych obrotach stół zaczął nagle „jechać" o własnych siłach. Zanim Marian Maj zdążył zapobiec kraksie — było już po wszystkim. Stół zamieniony na hamownię wywinął kozła i śmigło poszło w drzazgi. W lecie 1968 roku Maj wykonał nowe śmigło i aparat był gotów do prób. Samolot nie oderwał się jeszcze wtedy od ziemi. Wykonywał tylko kangurze skoki, zadzierał nieporadnie ogon — i nic. Ktoś ochrzcił samolot „Kangurem". Nazwa przylgnęła i tak już zostało.

Podczas tych pierwszych prób zdarzył się nawet mały wypadek. Ukryta w trawie nierówność łąki spowodowała, że samolot w pewnym momencie podczas kołowania oparł się na „nosie". Kraksa miała dla płatowca opłakane skutki: zupełnie zniszczone drugie śmigło, zerwane podwozie i pogniecione osłony silnika. Konstruktorowi-amatorowi opadły ręce. Tyle pracy na nic. Chciał już nawet zrezygnować z realizacji swego dzieła. Maj zdał sobie sprawę, że silnik o mocy 20 KM nie zdał egzaminu — okazał się za słaby. Konstruktorowi udało się zdobyć czterocylindrowego „Volkswagena" o mocy 38 KM.

W lecie 1969 roku rozpoczął dalsze prace przy „Kangurze". Wyniki uzyskane podczas naziemnych prób z drugim silnikiem okazały się zachęcające. Wreszcie we wrześniu 1969 roku „Kangur" gotów był do ponownych prób praktycznych. Po przewiezieniu częściowo zdemontowanego samolotu ciężarówką kilkanaście kilometrów za Radom — Marian Maj postanowił dokonać pierwszego wzlotu.

Już na miejscu prób okazało się, że pojedyńczy sznur gumowy użyty do amortyzacji podwozia okazał się niewystarczający. Podwozie trochę za bardzo „rozkraczyło" się, ale do prób kołowania można było przystąpić. Kołowanie wypadło na piątkę. Samolot prawidłowo reagował na wychylenie steru kierunkowego, silnik pracował bez zarzutu. Podwozie wytrzymało te próby. Maj postanowił więc tego dnia wykonać także i krótki lot.

Po kilkudziesięciometrowym rozbiegu — „Kangur" odrywa się od ziemi i przechodzi na łagodne wznoszenie. Ten pierwszy lot odbył się na wysokości 3—5 metrów, a przelecianа odległość w linii prostej wyniosła około 500 metrów. Lądowanie było wręcz pokazowe. Samolot nie uległ najmniejszym uszkodzeniom, choć podwozie nie było w pełni sprawne.

Następna próba odbyła się w połowie września ubiegłego roku. Konstruktor wymienił wszystkie świece zapłonowe, przeprowadził stabilizację płatowca oraz wyregulował gaźnik i zapłon. Maj wykonał trzy loty po prostej. Wszystkie odbyły się na wysokości kilku metrów, na odległość kilkuset metrów. Po tych doświadczeniach jeden z kolegów konstruktora-amatora (były pilot) podjął się wykonać na samolocie lot po kręgu. „Kangur" wzbił się na wysokość około 30 metrów i po czterozakrętowej rundzie w prawo — osiadł bezpiecznie na łące. Ten lot trwał około 10 minut.

Obecnie konstruktor-amator z Radomia dokonuje niezbędnych poprawek i ulepszeń swojego samolotu. W najbliższym czasie zamierza przystąpić do dalszych prób w locie.

Powyżej: Marian Maj (siedzi z lewej), konstruktor „Kangura", podczas prób na łące pod Radomiem. Poniżej: ostatnie przygotowanie przed próbnym startem. **Zdjęcia autora (3)**

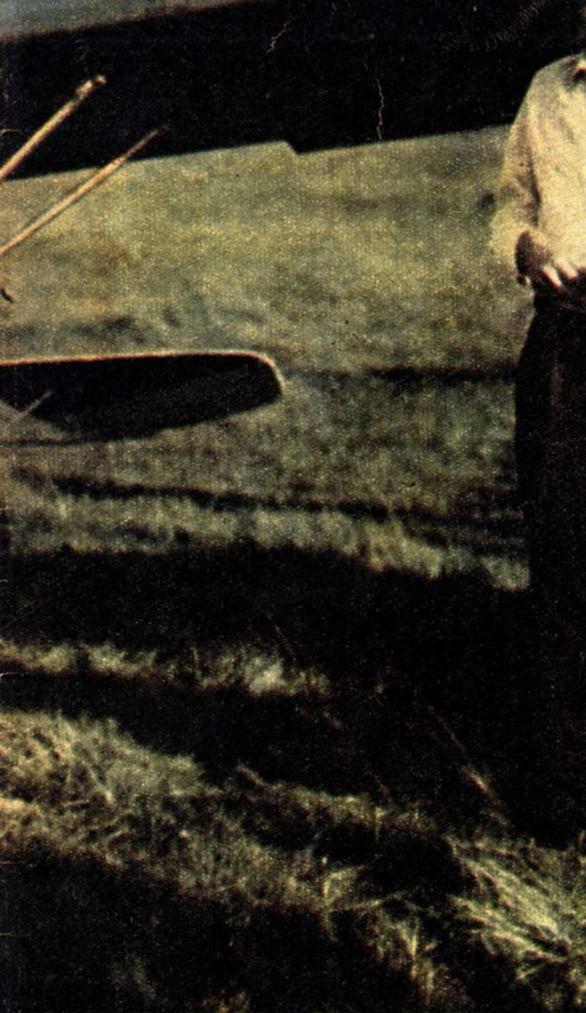


Konstrukcja „Kangura"

Jednomiejscowy samolot amatorski „Kangur" jest konstrukcji drewnianej, o pokryciu sklejkowym i płóciennym. Konstrukcja kadłuba została wykonana z czterech podłużnic sosnowych o przekroju 20 x 20 mm, całość pokryta sklejką. W części przedniej (przy silniku), kadłub obudowany blachą duraluminiową, tworzącą łatwo odejmowaną osłonę silnika.

Kabina pilota osłonięta wiatrochronem, wykonanym z jednego kawałka plexi. Fotel posiada pasy bezpieczeństwa. „Kangur" wyposażony został w niezbędne przyrządy pokładowe: wysokościomierz, prędkościomierz, zakrętomierz i chyłomierz, wariometr, ciśnieniomierz oleju oraz instalację zapłonową. Sterowanie klasyczne — drążek i pedały nożne.

Skrzydła o obrysie prostokątnym, dwudźwigarowe, podparte z obu stron zastrzałami z duralu-



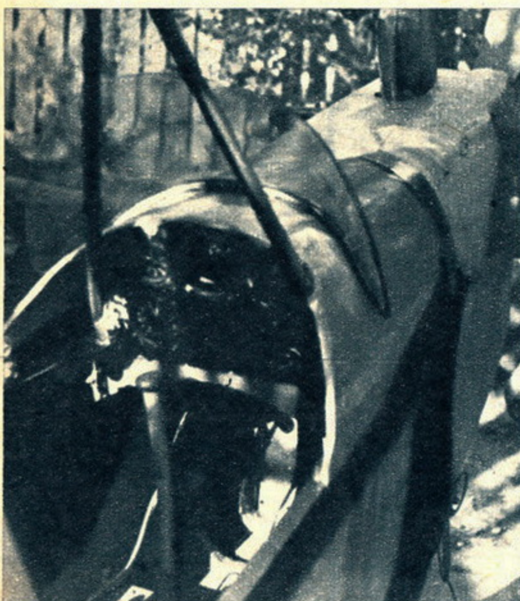
minium w kształcie litery „V". W środkowej, przedniej części płata znajduje się zbiornik paliwa na 30 litrów benzyny samochodowej. Lotki różnicowe, napędy linkowe. Stateczniki usterzenia wysokości i kierunku z rurek stalowych obciągnięte płótnem, stery drewniane — kryte także płótnem. Podwozie niskociśnieniowe, spawane z rurek stalowych, amortyzowane podwójnymi sznurami gumowymi.

Silnik samochodowy „Volkswagen" o pojemności 1131 cm^3, o zwiększonym stopniu sprężania do 7,5. Maksymalne obroty — 2200 obrotów na minutę. Na wale korbowym zamontowano dodatkowo łożysko oporowe. Śmigło jesionowe, klejone o średnicy 132 cm i skoku 107 cm.

rozpiętość — 8,10 m
długość — 5,15 m
wysokość — 1,68 m
ciężar własny — 220 kG
ciężar w locie — 308 kG
pow. nośna — 10,5 m^2
pręd. oderwania — 60 km/h
pręd. podróżna — 80 km/h
pręd. minimalna — 55 km/h
rozbieg — 90 m
dobieg — 80 m

ANDRZEJ MACKO

Kabina samolotu „Kangur". Widoczna tablica przyrządów pokładowych.



WODOLOT KOMETA-1





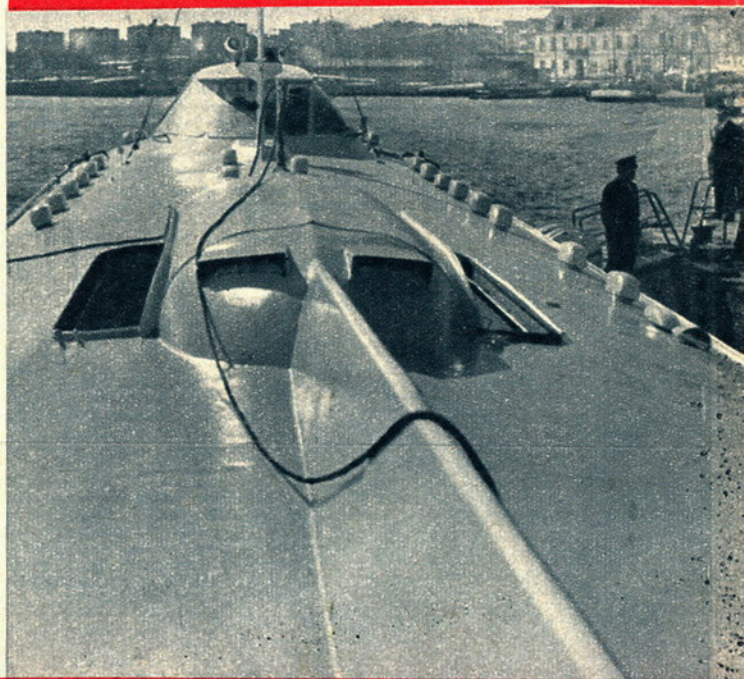
Wodolot zaliczany jest do takich statków, do których trochę przyznaje się lotnictwo. Może dlatego, iż statek unosi się na skrzydłach podwodnych i bardziej „zanurzony" jest w powietrzu niż w wodzie.

Z okazji „Dni Morza" postanowiliśmy pokazać naszym Czytelnikom radziecki wodolot pasażerski, który od pewnego czasu kursuje na trasie Szczecin — Świnoujście. Wodolot zapewnia zarówno komfort podróży jak i szybkość nieosiągalną przez inne cywilne jednostki pływające. Trasę Szczecin — Swinoujście wodolot „Kometa-1" pokonuje w 1 godzinę i 15 minut.

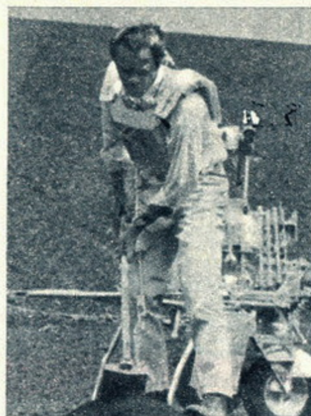
Na zdjęciach od góry: Kabina sterownicza wodolotu przypomina nieco wnętrze kabiny samolotu, chociaż przyrządów pokładowych jest tu nieco mniej. Wodolot w porcie szczecińskim przy Wałach Chrobrego. „Kometa-1" zabierać może na pokład 100—150 pasażerów. Wodolot zbudowano w ZSRR w roku 1961. Konstruktorem statku jest Rościsław Aleksiejew. Wodolot „Kometa" zakupiony został przez wielu armatorów na Wschodzie i na Zachodzie, również szereg państw zakupiło licencję na budowę tego udanego statku.

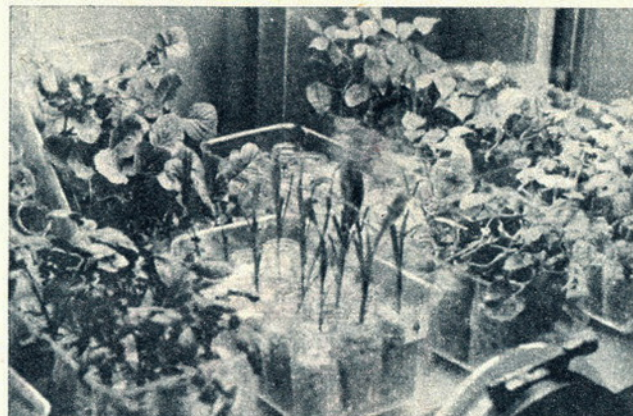
Przedostatnie zdjęcie przedstawia nowszy typ uskrzydlonego statku. Jest nim „Burewiestnik", również konstrukcji radzieckiej. Zabiera na pokład 150 pasażerów i rozwija prędkość 100 km/h.

Na ostatnim zdjęciu nasza „Kometa-1" w porcie szczecińskim. Uwagę zwraca opływowy kadłub, na którym nie widać charakterystycznych dla innych statków nadbudówek. (e)



Zdjęcia:
Lech Zielaskowski (3)
i APN (1)





Pierwszy astronauta amerykański Alan Shepard, dowódca statku „Apollo-14", intensywnie przygotowuje się do wyprawy planowanej na koniec bieżącego roku. Z prawej – osobliwa kwiaciarnia wyrosła na mieszaninie podłoża ziemskiego i księżycowego dostarczonego przez załogę „Apollo-12". Jak widać, rośliny zupełnie dobrze się przyjęły. Zdjęcie wykonano w 35 dni po zasadzeniu roślin.

FAI

● **Zatwierdzeniu** przez FAI uległ rekord brytyjskiego pilota T. E. Lampitta, który w dniach od 19 do 21 grudnia 1969 r., na samolocie Beech 99 A, przeleciał trasę z Londynu do Sydney (Australia) ze średnią prędkością 342,068 km/h, w ogólnym czasie 49 godz. 44 min. 26 sek.

● **Rekord** prędkości na trasie Lusaka (Zambia) — Londyn ustanowił pilot brytyjski O. J. Irvin, który w dniach 6—8 grudnia 1969 r., na samolocie Beechcraft V-35 Bonanza, przeleciał ten dystans ze średnią prędkością 122,296 km/h, w ogólnym czasie 64 godz. 57 min. 25 sek.

● **Brytyjski** pilot R. P. Bennett ustanowił rekord prędkości na trasie Londyn — Darwin (Australia), osiągając w dniach 18—21 grudnia 1969 r. na samolocie Piper Comanche prędkość 220,501 km/h. Ogólny czas lotu wyniósł 62 godz. 53 min. 53 sek.

● **FAI** zatwierdziła rekord pilota brytyjskiego J. T. Kingsley'a, który w dniu 22 grudnia 1969 r. na samolocie SIAI Marchetti SF-260 przeleciał trasę Karaczi (Pakistan) — Kalkuta (Indie) ze średnią prędkością 302,611 km/h. Ogólny czas lotu wyniósł 7 godz. 51 min. 27 sek.

● **Pilot** brytyjski O. J. Irvin ustanowił rekord, przelatując w dniach 8—15 grudnia 1969 r. z Sydney (Australia) do Lusaka (Zambia) na samolocie Beech Bonanza V-35 ze średnią prędkością 65,878 km/h. Ogólny czas lotu wyniósł 180 godz. 12,4 min.

● **Japońska** załoga Taidi Oda i Shigeru Nakano, na samolocie DC-8, przeleciała w rekordowym czasie (28.3.70) trasę z Tokio do Paryża. Średnia prędkość — 669,556 km/h, czas lotu — 14 godz. 17 min.

● **FAI** zatwierdziła trzy rekordy świata, ustanowione przez Kanadyjczyka Raymonda A. Munro w balonie na ogrzane powietrze Raven Vulcon S-50 (balony o pojemności od 1600 do 3 000 m³): czas lotu — 1 godz. 25 min., wysokość — 7 743,60 m, odległość — 42,541 km.

PRZEMYSŁ

● **Północnoirlandzkie** zakłady Short Brothers and Harland zakomunikowały, iż zmuszone są zmniejszyć miesięczną produkcję znanych turbośmigłowych samolotów „Skyvan" z czterech do jednego. Tłumaczone to jest silną konkurencją ze strony amerykańskiej. Dotychczas zakłady sprzedały 32 samoloty „Skyvan", 21 odbiorcom.

● **Włoskie** zakłady SIAI Marchetti rozpoczęły seryjną budowę dwustu lekkich zwiadowczych samolotów SM.1019, wywodzących się ze znanych amerykańskich samolotów Cessna O-1 (L-19) „Bird Dog". Prędkość maksymalna samolotu — 302 km/h, średnia — 278 km/h, pułap — 9 150 m, zasięg — 1 230 km.

● **W Rumunii** produkowane są licencyjne angielskie samoloty Britten — Norman „Islander", w ilości trzech sztuk miesięcznie. Warto przypomnieć, iż to właśnie samolot „Islander" zwyciężył niedawno w gigantycznym rajdzie Anglia — Australia.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Belgijska** marynarka wojenna zakupiła we Francji partię śmigłowców „Alouette III".

● **Francja** sprzedała Afryce Płd. partię samolotów transportowych „Transall".

● **Armia** kanadyjska otrzymała na swe wyposażenie amerykańskie śmigłowce Bell OH-58A. W pierwszym rzucie dostarczone zostaną 74 śmigłowce tego typu.

● **Argentyna** zakupiła w Anglii pewną ilość bombowców „Canberra". Pierwszy lot samolotu tego typu odbył się 13 maja 1949 r. Zbudowano ogółem 1 400 egzemplarzy tego rodzaju bombowca, z czego ponad 450 licencyjne w USA i Australii.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Radziecki** naddźwiękowy samolot pasażerski Tu-144 wykonuje kolejne loty próbne. Przebiegają one bardzo pomyślnie. Samolot jest łatwy w pilotowaniu, ponadto zapewnia pasażerom lot w komfortowych warunkach; w kabinie, nawet na dużych wysokościach, temperatura i ciśnienie nie różnią się prawie od panujących na ziemi, a szum silników nie przenika do pomieszczeń dla pasażerów. Tu-144 będzie mógł zabrać na pokład 120 pasażerów. Prędkość lotu ma wynosić 2 500 km/h, zaś maksymalna wysokość 20 tys. metrów. Już w tej chwili samolot cieszy się ogromnym zainteresowaniem wielu międzynarodowych linii lotniczych, ze względu na niskie koszty eksploatacyjne, jak również długi okres eksploatacji. „Aviaeksport" otrzymał zapytania ofertowe z wielu krajów, przejawiających chęć zakupu nowego samolotu.

● **Dyrekcja** linii „Panamerican" zanotowała na trasach obsługiwanych przez olbrzymie samoloty Boeing-707 wzrost ruchu pasażerskiego o 78,8% (!), w okresie od 21 stycznia do 30 kwietnia br.

● **Pierwsze** Boeingi-747 linii „United Airlines" wejdą do służby 23 lipca br. i skierowane zostaną na trasy z San Francisco i Los Angeles do Honolulu, na Wyspach Hawajskich.

● **W. Brytania** i Bułgaria podpisały porozumienie w sprawie regularnej komunikacji powietrznej pomiędzy obu krajami.

RÓŻNE

● **We Francji,** jak wynika z opublikowanego Rejestru Lotniczego, znajdują się 6 402 samoloty turystyczne, sportowe, dyspozycyjne, wielozadaniowe, śmigłowce i szybowce. Rejestr wymienia 5 161 samolotów, 95 śmigłowców i 1 146 szybowców. Ogólnie — o 267 jednostek więcej niż w r. ub., czyli o 4,3%.

● **315 samolotów** konstrukcji francuskiej znajduje się w W. Brytanii. Są to głównie samoloty dyspozycyjne i sportowe. Maszyny te stanowią 12% całej brytyjskiej floty tego rodzaju samolotów, w skład której wchodzi 2 530 samolotów, 132 śmigłowce, 32 wiatrakowce i 7 motoszybowców.

● **Radziecki** wodolot „Kometa" zakupiony został przez jedno z francuskich towarzystw komunikacji przybrzeżnej, dla zabezpieczenia sprawnej i szybkiej komunikacji pasażerskiej między portem morskim Brest i wyspami w pobliżu przylądka Finisterre. „Kometa" zabiera na pokład 118 pasażerów.

● **Hiszpania** zakupiła w Czechosłowacji trzy samoloty akrobacyjne Zlin-526 F.

● **Samoloty** Britten-Norman „Islander", wyposażone w aparaturę magnetometryczną, wykorzystywane są do celów badań geofizycznych w Kanadzie, Australii i na Środkowym Wschodzie.

● **W ciągu** roku przepada na świecie bez wieści prawie 30 samolotów. Czasami po latach udaje się odnaleźć niektóre z nich, większość jednak przepada bez śladu. W przeważającej mierze są to małe samoloty cywilne (dyspozycyjne, turystyczne, sportowe), 2—4 osobowe. W Kanadzie np. w ciągu ostatnich pięciu lat poświęcono 35 tys. godzin roboczych na poszukiwania 65 zaginionych samolotów.

● **Bilety** na uruchomionej niedawno japońskiej linii Tokio — Syberia — Moskwa — Paryż kosztują tak samo, jak bilety Tokio — Paryż przez Bliski Wschód. A tymczasem druga trasa jest dłuższa od pierwszej o 3 100 km. Japończycy odpowiadają: lot przez ZSRR trwa 14 godzin, ale wskutek różnicy czasów — właściwie tylko 5 godzin. Za to trzeba płacić.



33 LATA RÓŻNICY

Ta sama pilotka — ten sam samolot. Trzydzieści trzy jednak lata dzielą momenty wykonania obu tych zdjęć, ukazujących sławną lotniczkę angielską Jean Batten i jej samolot Percival Gull, na którym Jean Batten w roku 1936 dokonała rekordowego lotu z Anglii do Nowej Zelandii. Z prawej: Jean Batten w roku 1936 na lotnisku Gravesend. Z lewej: Ta sama lotniczka — w roku 1969, przy tym samym samolocie przechowywanym z pietyzmem w Anglii.



MIKRO 1970

KILKA tygodni temu odbyły się w Rumunii Mistrzostwa Świata Mikromodeli. Zwycięskie modele latały 32 — 37 minut! Ale to Olimp mikromodelarstwa i rzecz trudna do osiągnięcia dla tych, którzy dwa lub trzy lata zajmują się tą kategorią. Aby spopularyzować tę piękną kategorię wśród młodych modelarzy, podaję rysunek modelu, którego koncepcja powstała w 1968 roku. Model opracowany został jako jednostka zwarta, krótka i bardzo mocna. Przy opracowywaniu modelu dużą pomoc stanowiły plany wszystkich ówcześnie dostępnych nam modeli opublikowanych w światowej prasie modelarskiej.

Po przeprowadzanych wielokrotnie próbach, tak z różnymi typami olinowań, konstrukcją stateczników, jak i z układem śmigło — silnik (guma), doszliśmy do wniosku, że modelem zawodniczym dla mnie (drugi rok startów) będzie właśnie ten typ modelu. Aby dać pełny obraz możliwości modelu, nadmieniam tylko, że w roku ubiegłym na Mistrzostwach Polski starty zawodnicze przyniosły rezultaty: 18'05" (próba), zaś w konkursie: 15'57", 17'39", 17'04", 17'22", 17'10", 21'38". Wyniki powinny być takie jak w ostatnim locie, ale pełne wykorzystanie modelu nastąpiło dopiero przy odpowiedniej gumie, której uprzednio nie posiadałem.

W Wieliczce natomiast połamany został przez podmuch powietrza model ważący 0.810 G (za późno włączono wentylację i niezbyt ostrożnie poruszano się po małej powierzchni podłoża komory). Zniszczony model zaopatrzony był w śmigło o skoku 652 mm. Widząc jak latają modele kolegów (lekkie i duże skoki śmigieł) i dysponując śmigłem o skoku 588 mm, spróbowałem wystartować, licząc że model przebrnie barierę lokalnej turbulencji. Założenia spełniły się i mały skok dał znać o sobie, umożliwiając latanie, nawet w tak złych warunkach, jakie były wówczas w komorze im. St. Staszica.

Konstrukcja modelu balsowa, prosta i rysunek dostatecznie ilustruje, jak zbudować model. Olinowanie łatwe do wykonania — model posiada główne cięgła, zaś krawędzie natarcia i spływu płata wolne są od olinowania. Statecznik wysokości i kierunku także są olinowane. Całość konstrukcji klejona klejem AK-20. Obrys śmigła i klocek, na którym montujemy je, podaje rysunek.

Oklejamy model następująco: śmigło najgrubszym mikrofilmem, płat cieńszym, a o ile uda się zrobić mikrofilm bardzo cienki z serii „złotych", to przeznaczamy go na stateczniki. Model, którym startowałem w Wieliczce, powstał przed rokiem i miał wylatanych kilka godzin.

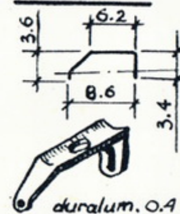
JERZY KACZOREK

MIKRO 1970

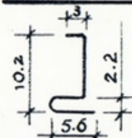
KONSTRUOWALI:
PIOTR S. BOMBOL
JERZY J. KACZOREK
AEROKLUB WROCŁAWSKI

588
84 145 50 108 135 66

OBSADKA ŚMIGŁA (1:1)



HACZYK TYLNY (1:1)



40
⌀1.5
DRUT WO 0.035
⌀6
-1°
⌀2

GRUBOŚĆ ŻEBERKA
W PŁACIE 4,5%
W STATECZNIKU 3.0%
MAKSYMALNE
UGIĘCIE 40%

0.5×0.5
65
25

PODZIAŁKA 1:1, 1:3, 1:10

0.6×0.6
67
72
62
62
62
68
68
68
72
67
0.5°

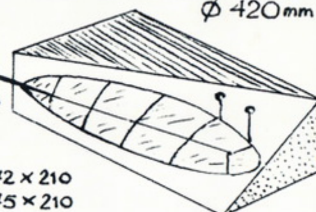
DRUT NICR 0.025

RYSUNEK PŁATA W ROZWINIĘCIU

0.8×1.0
0.8 × 1.0
0.6×0.8

650
60
12
352
RZUT Z PRZODU (1:10)
⌀ 420
H_1 588
H_2 652

SZABLON NA ŚMIGŁO
⌀ 420mm



H 588 – 32×72×210
H 652 – 37×75×210

CIĘŻAR:

KADŁUB ZE STATECZNIKAMI	.440
PŁAT	.330
ŚMIGŁO	.160
GUMA	1.250
RAZEM	2.180 G

0.5×0.5
93
83
83
93
0.6×0.8
0.6×0.8
0.4×0.6
12°÷15°

I MIEJSCE W WIELICZCE (KOPALNIA SOLI) 08.03.1970.
11'12", 6'20" = 17'32"

RYSUNEK ŁOPATKI W ROZWINIĘCIU (1:1)

0.4×0.4
0.4×0.4
0.6×0.6
0.6×0.6
⌀0.2
BALSA ⌀ 1.8
TEFLON ⌀ 1.6
DRUT STALOWY ⌀ 0.3

Kaczorek 1970.

* ŻEBRA KONSTRUKCYJNE

NAJPIĘKNIEJSZE są zawsze chwile oczekiwania. Na coś, co jest ważne, istotne, co może zmienić utarty od dawna tok życia. Nosi się wówczas w sercu owe delikatne, falami następujące drżenie, przeczucie nadchodzących wydarzeń. Nie ma się jeszcze wcale pewności dnia jutrzejszego — lecz już się wie: coś musi się zmienić, tak jak dziś — już nie będzie. Rzadko się w takich przypadkach mylę, przeczucie nie zawodzi.

Ale czy tak jest zawsze?

Dziś, przy końcu kwietnia 1970 r., nie umiałbym jednoznacznie na to odpowiedzieć. Jaka tu zresztą analogia z wiosennymi dniami 1945 roku, kiedy w zwartej kolumnie jenieckiej, otoczonej przez podwójny kordon niemieckiej eskorty, maszerowałem przez pustynne równiny Dolnej Saksonii z oflagu XB do nowego obozu, hen, za Łabę, w nieznane.

Za parę dni wsiądę do kabiny samolotu i polecę na trasę pierwszego etapu. Nic mi nie grozi, najwyżej — strata punktów za czas lotu, złe lądowanie, lub przegapienie wyłożonych na ziemi znaków...

Wówczas, przed 25 laty, stawka była nieporównanie ważniejsza, inna.

Też się jednak czekało. Dzień 9 maja — był bliski. Czuło się go, nie wiedząc kiedy nastąpi, każdym nerwem. I myślę, że może warto tamte chwile przywołać w srebrną rocznicę owego przełomowego Dnia, którego pamięć święcić będziemy już wkrótce, a który my Polacy nazywać już zawsze będziemy Dniem Zwycięstwa, Rosjanie — Pobiedy, Anglicy — Victoria Day...

Jak ja to przeżywałem? Jak na „moim podwórku" do tego doszło?

Wczesnym rankiem, 12 kwietnia 1945 roku, uformowani w długą kolumnę, wymaszerowywaliśmy przez główną bramę obozu XB w Sandbostel, w północno-zachodnich Niemczech. Szło nas tysiące — ewakuacja obozu. Na daleką drogę każdy dostał, rzuconą jak psu, ćwiartkę trociniastego czarnego chleba i kostkę margaryny. Nic więcej. Niemcy uwijali się jak oparzeni. Po obu stronach gigantycznego strumienia jeńców — co 20—30 metrów maszerował uzbrojony po zęby wachman. Co trzeci — niósł ręczny karabin maszynowy. Specjalnie wyznaczeni żołnierze transportowali w zasobnikach amunicję.

Pokpiwaliśmy sobie z tego z satysfakcją i zjadliwością. Nikt przecież nie zamierzał uciekać: nie byłoby sensu. Od zachodu parły niepowstrzymanie zmotoryzowane kolumny alianckie, od wschodu zaś, niezbadanymi drogami, dochodziły wieści o lawinie wojsk rosyjskich, postępujących na zachód, w kierunku głównych bałtyckich portów Niemiec. My, wraz z



Rys. J. Rocki

Krok do wolności

JERZY ZARĘBSKI

zaszokowaną rozwojem sytuacji niemiecką eskortą, rozwścieczoną widmem nieuchronnej klęski III Rzeszy, znaleźliśmy się w samym środku ostatniego bastionu niemczyzny — u wrót naszpikowanej lotniskami, poligonami i wojskowymi obozami prowincji Schleswig Holstein.

Nikt nie wiedział, dokąd nas pędzą. Mówiono, że będziemy przewożeni barkami na wschodni brzeg Łaby w rejonie na północnyzachód od Hamburga, a potem — marsz do Lubeki. Okazało się to rychło prawdą.

Szliśmy już kilka dni. Coraz słabsi, zagłodzeni, wyczerpani. Przez wydmowe, bezludne niemal pustacie kraju, bocznymi drogami. Teren po obu poboczach szlaku rozciągał się najczęściej podmokły, pocięty rowami pełnymi wody z wiosennych roztopów.

Nie wolno było odłączać się od kolumny do tyłu. Niemcy otwarcie grozili, że zabiją każdego kto zostanie. Co pewien czas strzelali na postrach w powietrze.

Na sygnał gwizdka oficera prowadzącego — pochód stawał. Piętnaście minut odpoczynku. Potem ostry gwizdek — i znów godzina marszu.

Wlokłem się wraz z „Michałem" razem. Olbrzymi, silnie zbudowany chłop, kapral podchorąży z powstańczego batalionu „Baszta", był bliski załamania. W większej niż ja mierze odczuwał głód. Objąłem go w pół i tak, przywarci ściśle jeden do drugiego, odmierzaliśmy kilometr za kilometrem.

Gwizdek. Walimy się z nóg na boku drogi. „Michał" ciężko dyszy. Leżę obok niego, przezornie opierając wysoko stopy o pień rachitycznego drzewka. To cud, ale czuję się dość mocno. „Michał" natomiast jest w strasznym stanie: zwija się z bólu, trzymając obiema rękami za brzuch. Ma biegunkę, jak wielu z nas.

— Ja już nie mogę dalej — jęczy. — To koniec. Idź sam dalej, zostaw mnie.

Ogarnia mnie przerażenie.

— Zastrzelą cię — mówię.

— Nie mogę... Nie mam sił, naprawdę.

Znów gwizdek. Wraz ze Zbyszkiem, który słyszy naszą rozmowę, dźwigamy chorego kolegę, bierzemy między siebie i ruszamy. Słania się, potyka. Wleczemy go z wysiłkiem.

Droga wychodziła akurat z gęsto obrosłej wysokimi krzakami wydmy na rozległą, niską, zupełnie pustą przestrzeń. Hen, w odległości dwóch — trzech kilometrów, czerniały jakieś budynki. Uszu dobiegało dudnienie kół wagonów kolejowych i przerywane gwizdy lokomotywy: najwidoczniej jakaś stacja. Nie widać było wagonów, nierówności terenu trochę przesłaniały i zamazywały obraz.

Zauważyłem, że niemiecka eskorta jest zaniepokojona. Nie domyślałem się jeszcze dlaczego. Wachmani znacząco pozdejmowali z ramion pistolety, coś między sobą szwargotali i zaczęli nas ostro popędzać.

— Schneller! Laufmarsch, schnell!

Najbardziej darł się i potrząsał Schmeisserem idący tuż obok mnie z lewej strony niski, chudy, o krzywych nogach podoficer. Miał on jakiś niezrozumiały mir wśród swych kamratów — wyraźnie bali się go i słuchali jego rozkazów z wielką gorliwością. Co za diabeł? — pomyślałem sobie. Zapytałem o to Zbyszka. Spojrzał na mnie dłużej i cicho powiedział:

— Popatrz dobrze na jego mundurek. I co widzisz?

W tym momencie zrozumiałem, w czym rzecz. Zmylił mnie właśnie ten jego „mundu-

rek", zwykły, polowy, taki jak noszą żołnierze i podoficerowie Wehrmachtu. Nagle zauważyłem na kołnierzu, po obu stronach szyi, po dwie przełamane jakby litery S, coś co podobne było do symbolu błyskawicy lub pioruna. „To esesman! Cholera, skąd on tutaj?"

— Konwój jest pod dozorem SS — usłyszałem stłumiony głos Zbyszka. — Najwyraźniej komenderują strażnikami... Przed chwilą dowiedziałem się od naszych oficerów, że szwaby mają nas załatwić podczas przeprawy przez ujście Łaby. Słuchaj, to nie przelewki, musimy się zastanowić co robić...

Pierwsza myśl, jaka mi nadbiegła do głowy, była schematyczna i typowa w takich sytuacjach: Uciekać! W sekundę potem pojąłem jej bezsens: A co z „Michałem"? Co z innymi takimi jak on? Niewykonalne.

To co się stało w chwilę potem, określić można jedynie nagłym i niespodziewanym spuszczeniem z nieba przysłowiowego gromu. Oczywiście na głowy wachmanów.

Usłyszałem nagle huk silników nadlatujących nisko z tyłu samolotów i ujrzałem mego esesmana, a obok niego cały rząd Niemiaszków, skaczących jak jelenie długimi susami wprost do rowów przydrożnych, wypełnionych po brzegi wodą.

Samoloty były już nad nami.

Konwój zatrzymał się. Dziwna sytuacja: staliśmy na drodze właściwie sami. Absolutnie cała niemiecka eskorta zwiała w okoliczne krzaki i do wody.

— Popatrz — krzyknął Zbyszek. — Niemcy się chyba potopią.

Istotnie, widziałem kilku, schowanych całkiem pod wodą i jedynie wystające hełmy świadczyły, że tam ktoś pod nimi jest.

Staliśmy spokojnie na środku drogi, długą, kilometrową niemal kolumną.

Trzy myśliwce, jeden za drugim, przemknęły jak piorun tuż nad naszymi głowami, wzdłuż drogi. Przeleciawszy czoło kolumny, wystrzeliły świecą wysoko do góry, waląc się jednocześnie na skrzydło i zmieniając kierunek lotu o 180 stopni w błyskawicznym zwrocie bojowym.

Teraz nurkowały ze znacznej wysokości, wprost na kolumnę.

Pierwszy był już tuż tuż. Basowy ryk silnika potężniał.

— To nasi! — krzyknął nagle „Michał", zmieniony na twarzy.

Z odległych od drogi krzaków na wydmie zagdakał długą serią niemiecki Spandau.

Torowy szyk samolotów zmienił się w ułamku sekundy. Pierwszy, akurat na środku kolumny, wspiął się półpętlą ku niebu. Wyskoczywszy w górnym punkcie połówką beczki do lotu normalnego, mknął teraz w odwrotnym kierunku, wprost na wydmę z erkaemem.

Zagrzmiały działka pokładowe. Z kadłuba maszyny tryskały fontanny ognistych, żółtawych błysków. W ogłuszającym huku dobiegł naszych uszu przeraźliwy wrzask.

Nad wydmą wzniósł się brudny tuman pyłu. Potem — nic już stamtąd nie było słychać.

Gdy jeden z myśliwców likwidował szwabski erkaem na wydmie, dwa pozostałe latały bez przerwy nad jeniecką kolumną, kołysząc porozumiewawczo skrzydłami.

„Michał", zachłystując się z podniecenia, zapomniawszy o biegunce i bólu jelit, krzyczał jak opętany:

— Nasi, nasi!

Właśnie, od czoła kolumny, nadlatywała jedna z maszyn. Kosiakiem, trochę z boku drogi, nad linią rozlewisk z tkwiącymi w nich Niemcami.

Wtedy dopiero ujrzałem coś, co mną do głębi wstrząsnęło. Wyraźnie, w blasku wiosennego słońca, zarysowała się na osłonie silnika przelatującego samolotu biało-czerwona szachownica.

Boże!

Nad jeniecką kolumną niósł się potężny krzyk z tysięcy gardeł. Ludzie wymachiwali zerwanymi z głów czapkami, podnosili obie ręce, skakali do góry z radości.

Polskie samoloty nie odstępowały nas na krok.

Minęło parę minut i dwa z nich odleciały w kierunku stacji. Trzeci został, patrolując stojący wciąż na drodze konwój.

Świadectwem tego, co się zaczęło dziać na torach, był teraz grzechot salw z broni pokładowej, głuche dudnienie dział przeciwlotniczych i — nagle — ostry, przeraźliwy, wwiercający się silnie do uszu gwizd.

— Rozpruli parowóz — powiedział sapiąc z emocji „Michał". — To gwizd uchodzącej z kotła pary. Musieli akurat trafić na pociąg.

W niczym już nie przypominał „Michała" sprzed paru minut. To nie był już ludzki wrak. Trzymał się jeszcze za brzuch, ale stał z błyszczącymi oczami na środku drogi, powtarzając bez przerwy:

— A mówiłem ci, że to nasi, mówiłem! Pi-sto-le-ty!

Nowe salwy, huk, nie — już nie huk, lecz jedna długa, potworna detonacja. Nad stacją unosiła się olbrzymia, czarna chmura dymu, z którego raz po raz wyskakiwały, jak małe punkciki, dwa samoloty.

Dwaj Niemcy wypełzli z wody i dygocąc z zimna przycupnęli blisko naszej grupki. Jakże zmienieni, już nie butni, ba, wręcz łaszący się, szukający wyraźnie w nas ochrony. W jednym z nich — rozpoznałem esesmana.

— Haben sie gesehen? — zapytał Zbyszek wachmana.

— Ja, ja, englische Jagdflugzeuge!

— Englische? Mensch! — krzyknął Zbyszek. — Man muss ohne Augen sein...

— Warum? — wytrzeszczył oczy podoficer.

— Das sind doch polnische Flugzeuge. Mit rotweissen Schachtafeln...

Niemiec zbladł, jakby skurczył się. Nic nie mówiąc, cofnął się i wlazł z powrotem do wody. To było cudownie piękne.

— Powiedz temu draniowi — zwrócił się „Michał" do Zbyszka — że będą nas teraz pilnować samoloty. Że wiedzą, co ma być na przeprawie przez Łabę i niech tylko spróbują... Powiedz, bo ja w tym ich parszywym języku niegramotny.

— Herr Unteroffizier — zaczął urzędowo Zbyszek, odchrząknąwszy. — Unsere Flieger wissen ganz gut von alles...

Jego szkolna niemczyzna wydawała mi się niezwykle piękna. To nie był ów znienawidzony, szwargoczący bełkot, do jakiego przywykliśmy od lat. Zupełnie inny język.

— Daj spokój — szepnąłem. — Jeszcze ci gdzie po cichu strzeli w łeb.

— Nie strzeli — odparł z przekonaniem Zbyszek. — Popatrz tylko na niego. Ta trzęsąca portkami kreatura? Trzymaj mnie, bo mu dopieprzę w samą mordę.

Istotnie. To nie był już „übermensch". Raczej coś przeciwnego, żałosnego, wywołującego wręcz obrzydzenie.

* * *

Dni mijały, konwój szedł. Ujście Łaby, na której środku miano wiozące nas barki zatopić, zostało już daleko w tyle. Sądzę, że interwencja samolotów pomogła.

Lubeka była już blisko. Eskortujący nas Niemcy zachowywali się wręcz wzorowo.

Dwudziestego kwietnia, na jednym z postojów, „Michał" (czuł się już znacznie lepiej) zauważył coś szczególnego.

— Popatrz na esesmana. Zdjął znaczki SS.

Istotnie. Chudy podoficer siedział na przydrożnym kamieniu i dygocącymi dłońmi zapalał papierosa. Jego mundur pozbawiony był jakichkolwiek odznak.

— Noch zwanzig Kilometer, nicht weit — rzekł przymilnie.

— Wiemy — odrzekłem. — Ci w górze wiedzą też...

Zahuczało w powietrzu. Podnieśliśmy głowy. Jak co dzień — nadlatywały od zachodu trzy samoloty. Przyzwyczailiśmy się już do nich, do ich czujnej obecności. Nie odstępowały nas, nie opuszczały. Niezwykła sytuacja — trwała. Nawet Niemcy, zdawało się, przywykli do tej powietrznej osłony.

— Istne kino — stwierdził jeden z oficerów. — Prowadzą nas do samej Lubeki.

Dwudziestego drugiego kwietnia — doszliśmy do bram oflagu XC w Bad Schwartau, pod Lubeką.

Drugiego maja — czołgi alianckie wyłamały bramę obozu i wjechały na pełnym gazie, ziajane, zakurzone, aż pod sam budynek komendantury. Obóz — oszalał z radości.

Punktualnie o dwunastej w południe tego dnia nadleciały nad oflag trzy myśliwce. Nad środkiem obozu wycięły w zespole przepiękną, gigantyczną świecę. Dysponujące potężnym nadmiarem mocy silniki wywindowały trzy samoloty na tysiąc niemal metrów w górę. Z tej wysokości — boczne maszyny rozeszły się harmonijnie w lewo i prawo. Wyglądało to jak bukiet róż.

Nurkując potem w locie spotkaniowym ku ziemi, zeszły się, wyrównały i grzmiąc na pełnych obrotach — przedefilowały od bramy, nad główną aleją obozu, komendanturą, barakami, kuchnią, warsztatami, aż do linii drutów.

Gdy przelatywały nad placem apelowym, od środkowej maszyny oderwał się jakiś mały, czarny punkcik.

Meldunek w woreczku z piaskiem, wypisany po polsku na ćwiartce papieru, brzmiał (dorwałem się i ja, żeby przeczytać):

„Pozdrawiamy Was, koledzy. Jutro przyjedziemy. Do zobaczenia!"

★

Przyjechali, jak obiecali. Małym, wojskowym łazikiem. Rzucił się do nich ogromny, rozkrzyczany tłum. Cofnęli się, przestraszeni, z powrotem do wozu. Potem, stojąc na tylnym siedzeniu, czekali aż się ludzie uspokoją i machali wesoło rękami.

Pamiętam dobrze twarz jednego z nich. Miał dystynkcje porucznika i tylko jedną, czarno-błękitną baretkę — Virtuti Militari. Zdjął czapkę, rozpiął bluzę battledresu (było gorąco) i radośnie coś krzycząc, dłońmi posyłał wszystkim całusy. Jasne, jak len, włosy porucznika rozwiały się na wietrze. Oczy tryskały iskierkami zadowolenia. Usta rozchylały się w uśmiechu.

To — była wolność.

Nie mogłem się, wraz z „Michałem", do nich docisnąć. Pamiętam tylko, że jak i inni krzyczałem coś wniebogłosy, do ochrypnięcia.

Od tamtej pory pojęcie wolności kojarzy mi się zawsze z lotnictwem.

Cóż, serce nie sługa. Jak umiem — kontynuuję lotnicze tradycje na moim własnym, prywatnym podwórku. Śmiechu to pewnie warte, ale... niech będzie i tak.

Artykuł napisany został na konkurs dziennikarski na IX Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, jaki się odbył na początku maja br. W konkursie tym autor artykułu zajął 2 miejsce.

(red.)



RYSZARD GOMOŁKA

OCZEKIWANIE

Jeszcze uścisk pożegnania
jeszcze uśmiech wesoły
i oto —
ostatni szybowiec
jak ptak głodny nieba
wtapia się w przestrzeń

nad lotniskiem trwa cisza
wiatrem niezkłócona — — —

tylko bieli się w trawie
sukienka dziewczyny czekającej
na jesień
na zimę
bo wtedy nawet ptaki
powracają do ciepła gniazd

dziewczyna nie słyszy wołania ptaków
w niej nie ma ciszy — — —
dziewczyna czeka
na biały szybowiec
wracający zza widnokręgu
czeka na dobroć rąk
na uśmiech
na szczęście

na spadanie gwiazd.

FOKKER D-VII (D-VII F)

NIEMIECKI samolot myśliwski budowany w latach I Wojny Światowej (od 1917 r.) seryjnie w Niemczech (zakłady Fokker i Albatros) oraz z licencji w austro-węgierskich zakładach MAG. Zbudowano łącznie ponad 4 300 maszyn. Samoloty tego typu weszły do akcji na froncie zachodnim w lipcu 1918 r. Charakteryzowały się one bardzo dobrymi własnościami konstrukcyjnymi i pilotażowymi. Założenia konstrukcyjne Fokkera D-VII Niemcy oparli na francuskim samolocie SPAD S-7, S-12 i S-13. W ostatniej fazie wojny Fokkery obok Albatrosów D-III były podstawowymi myśliwcami lotnictwa niemieckiego i austro-węgierskiego.

Począwszy od 1918 r. myśliwce Fokker D-VII weszły w skład uzbrojenia jednostek lotnictwa myśliwskiego w Polsce. Trzy pierwsze płatowce tego typu zostały przechwycone z rąk niemieckich wraz z innymi samolotami przez polskie oddziały wojskowe na lotnisku Ławica w Poznaniu. Dalsze 20 samolotów Fokker D-VII zakupiła Polska Misja Wojskowa (na zlecenie Dowództwa Wojsk Lotniczych) za pośrednictwem niemieckich firm w Poznaniu. Samoloty z Niemiec były dostarczane do Poznania nieoficjalnie przez niemieckich pilotów, którzy startując z nadgranicznych lotnisk — głównie z Piły — „błądzili", przelatywali granicę polską i tu pozostawiali sprzęt za wypłacone im pieniądze. Po utworzeniu wyższej Szkoły Pilotów w Ławicy, dwa płatowce Fokker D-VII przejęła szkoła dla szkolenia i treningu załóg. Samoloty Fokker D-VII wchodziły w skład uzbrojonych jednostek: — 4 Wielkopolskiej Eskadry Bojowej, 15 Eskadry Wywiadowczej i 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W służbie polskiej Fokkery D-VII przetrwały do 1927 r.

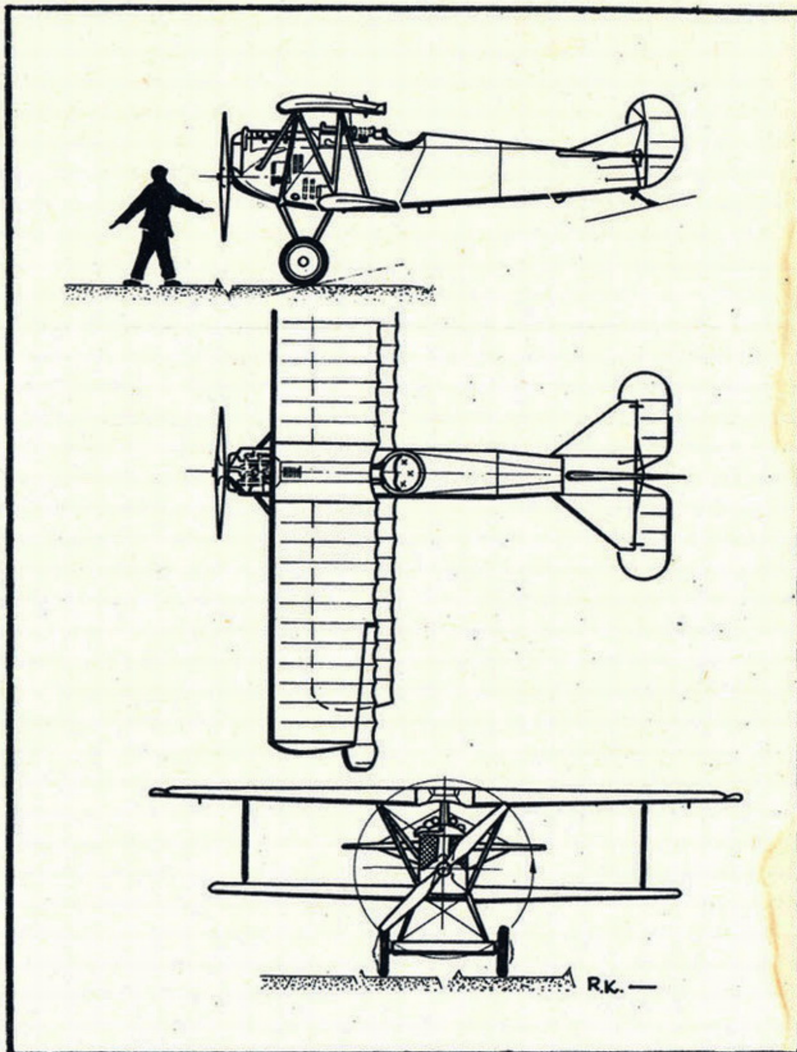
Fokker D-VII (D-VII F) był jednosilnikowym dwupłatem konstrukcji mieszanej. Napęd stanowił silnik szeregowy chłodzony cieczą, w zależności od wersji: Mercedes D IIIA lub BMW-IIIA w zakresie mocy 160—200 KM. Uzbrojenie: 2 zsynchronizowane karabiny maszynowe Spandau kal. 7,62.

DANE TECHNICZNE:

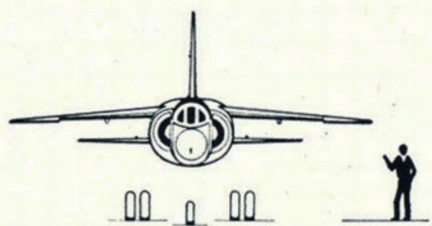
Wymiary: Rozpiętość — 8,93 m, długość — 7,10 m, wysokość — 2,75 m, pow. nośna — 20,32 m².
Ciężary: Ciężar własny — 688 kG, ciężar całkowity — 850 kG.
Osiągi: Prędkość max. — 190 km/h, prędkość max. (2000 m) — 165 km/h, prędkość max. (5000 m) — 153 km/h, prędkość przelotowa — 145 km/h, prędkość min. — 60 km/h, pułap — 7500 m, zasięg — 400 km.

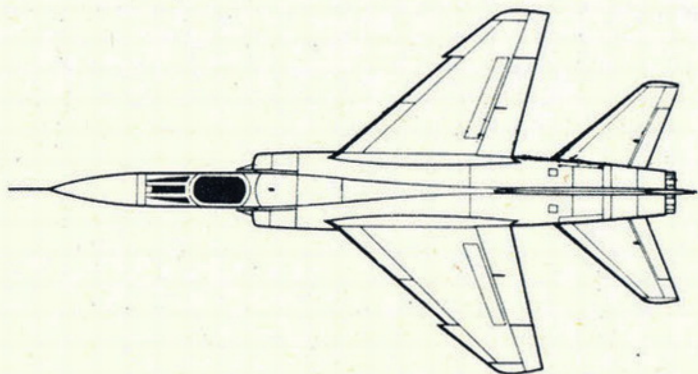
RYSZARD KACZKOWSKI

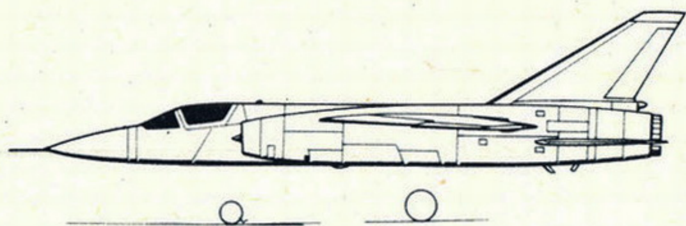




KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE







DASSAULT „MIRAGE F1"

OD kilkunastu już lat francuska wytwórnia Dassault pracuje nad rozwojem rodziny samolotów typu „Mirage". Od pierwszego prototypu („Mirage I") oblatanego w 1955 r. poprzez wszystkie wersje naddźwiękowego myśliwca „Mirage III", strategicznego bombowca „Mirage IV" aż po nowoczesny samolot szturmowy „Mirage V" — zachowano układ „czystej delty" — trójkątnych skrzydeł bez oddzielnego usterzenia wysokości. I oto teraz, po raz pierwszy, pojawiły się samoloty „Mirage" o konwencjonalnym układzie, ze skośnymi skrzydłami i z usterzeniem wysokości. Wersja ta, nazwana F-1, ma być stosowana jako myśliwiec przechwytujący na każdą pogodę, ale może być również użyta do zwalczania celów naziemnych. Samolot jest przystosowany do operowania z nie przygotowanych lądowisk o długości zaledwie 800 m. Prototyp „Mirage F-1" oblatano 23 grudnia 1969 r. W 1969 roku podjęto produkcję seryjną dla „Armée de L'Air".

„Mirage F-1" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym grzbietopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydło o umiarkowanym skosie, ujemnym wzniosie i cienkim profilu jest silnie zmechanizowane: oprócz potężnych, dwuszczelinowych klap na spływie skrzydła, wyposażone jest w klapę przednią (opuszczony nosek) na całej rozpiętości. Krawędź natarcia wykazuje uskok w skrajnej części i naprzeciw lotki nosek skrzydła jest zagięty nieco w dół. Krótkie lotki są wspomagane spoilerami.

Kadłub — wzorowany na kadłubie „Mirage III". W budowie kadłuba zastosowano „frezowanie" chemiczne blach i spawanie, celem uzyskania szczelności struktury, która stanowi integralny zbiornik paliwa.

Usterzenie wysokości całkowicie ruchome (płytowe), wyposażone w klapy dociążająco-wyważające. Usterzenie kierunku ukośne, klasyczne. Podwozie trzypunktowe, chowane całkowicie w kadłub. Podwozie główne typu wahaczowego, o zdwojonych kołach.

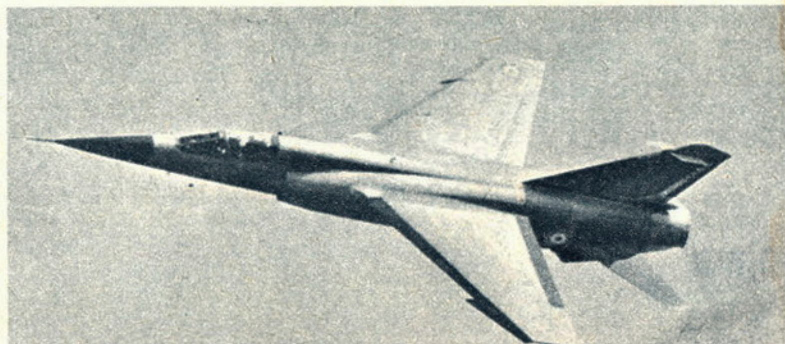
Silnik turboodrzutowy SNECMA Atar 9k-50 o ciągu 7 160 kG z dopalaczem, zabudowany z tyłu kadłuba i zasilany przez dwa boczne, półokrągłe chwyty powietrza wyposażone w wytwornice skośnych fal uderzeniowych w postaci przesuwanych półstożków.

Uzbrojenie składa się z dwóch działek 30 mm i czterech pocisków rakietowych „powietrze-powietrze" lub bomb, pocisków rakietowych nie kierowanych i pocisków „powietrze-ziemia", zależnie od zadania.

J.S.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 8,50 m, długość — 15,00 m, wysokość — 4,50 m.
Ciężary: ciężar własny — 7 450 kG, ciężar całkowity — 14 800 kG.
Osiągi: prędkość max. (H = 12 000 m) ponad Ma 2,2, prędkość max. (H = 0) — 1 330 km (Ma 1,1), pułap praktyczny — 20 000 m, zasięg (max. paliwa) — 3 300 km, czas trwania lotu — 3 h 45 s.



BIBLIOTEKA WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Niżej wymienione książki można nabyć w księgarniach PP „Dom Książki", a w przypadku trudności zamówić w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności.

Wypełnić — Wyciąć — Wysłać

Ilość egz.	Autor i tytuł	Cena zł
.....	Kostka St., Tracz W., Trzpil K.: **Wyposażenie szybowców.** Szkolenie szybowcowe	10.—
.....	Łanecka-Makaruk W., Łucjanek W.: **Mechanika lotu.** Szkolenie szybowcowe	7.—
.....	Pazio A., Winczo J.: **Zasady pilotażu.** Szkolenie szybowcowe	18.—
.....	**Podręcznik pilota szybowcowego**	50.—
.....	Rejniak T.: **Historia lotnictwa.** Szkolenie szybowcowe	6.—
.....	Schmidt M.: **Meteorologia lotnicza.** Szkolenie szybowcowe	10.—
.....	Zieleziński J.: **Eksploatacja szybowców.** Szkolenie szybowcowe	10.—
.....	Schmidt M.: **Meteorologia.** Wyczynowe szkolenie szybowcowe	12.—
.....	Zieleziński J.: **Wyposażenie szybowców.** Wyczynowe szkolenie szybowcowe	10.—

Zamawiam wyżej wymienione ilości książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem:

Nadawca:

. . . .
Nazwisko i imię

. . . .
poczta — powiat

. . . .
Miejscowość, ulica, nr domu

. . . .
województwo

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

. . . .
data **podpis**

Druk

Znaczek pocztowy 20 gr

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Warszawa 12

Kazimierzowska 52



Janusz Meissner ● PILOT GWIAŹDZISTEGO ZNAKU, Wydawnictwo ISKRY, Warszawa 1970, wydanie II, nakład 100 tysięcy, stron 195, cena 9 zł.

Piękna opowieść o Stanisławie Latwisie została przez Janusza Meissnera zakończona w maju 1939 roku. Autor stwierdza, że opowieść ta jest wspomnieniem o jego uczniu i przyjacielu. „Poznałem go u progu jego lotniczego życia i straciłem — pisze Janusz Meissner — gdy nagła śmierć zabrała lotnictwu polskiemu jednego z najlepszych pilotów, jacy kiedykolwiek trzymali rękę na sterach samolotów myśliwskich Kościuszkowskiej Eskadry.

To, co napisałem o Stanisławie Latwisie, oparte jest na autentycznych faktach, na jego własnych listach do mnie i zapiskach, które zostawił. Nazwiska innych osób (z wyjątkiem dwu) zostały w tej książce zmienione.

Chciałbym, aby postać Pilota Gwiaździstego Znaku stała się wzorem dla wszystkich młodych ludzi, którzy zamierzają zostać lotnikami; żeby — napotykając w życiu trudności, przeszkody, niepowodzenia, niebezpieczeństwa lub zawiść, walczyli z nimi tak, jak walczył Stanisław Latwis, tą samą bronią; siłą i szlachetnością charakteru.

To jest celem tej opowieści, którą najlepszemu z kolegów, wiernemu aż do śmierci Przyjacielowi, poświęcam".

Tyle Janusz Meissner — autor opowieści.

„Pilot Gwiaździstego Znaku" to opowieść dla tych, którzy poszukują w biografiach lotników wzoru do naśladowania. Stanisław Latwis to wyjątkowo piękna postać lotnicza. Wytrwałością i usilną, systematyczną pracą w zdobywaniu wiedzy lotniczej zaskarbił sobie uznanie kolegów, przyjaciół i przełożonych. Początkowo z niedowierzaniem i zawiścią przyjmowano go w Dęblinie. A on „saper" bił na głowę swymi wiadomościami wszystkich podchorążych szkoły dęblińskiej. Zdawał egzaminy na bardzo dobrze. Zaskakiwał wykładowców i jednocześnie egzaminatorów swoją rozległą wiedzą.

Mimo iż odczuwał, że otacza go niechęć, pracował z całych sił, po nocach uczył się, we dnie zdawał egzaminy. Walczył i wygrywał ogromnym napięciem woli i nerwów, chociaż — co tutaj ukrywać — walka ta ogromnie go wyczerpywała. Zdał wszystkie egzaminy i został przyjęty. Był w lotnictwie. Został pilotem, a następnie instruktorem pilotem.

Wszystkim miłośnikom lotnictwa proponujemy przeczytać tę opowieść. Pochłania się ją jednym tchem.

Książka zatwierdzona została przez Ministerstwo Oświaty do bibliotek liceów ogólnokształcących, zasadniczych szkół zawodowych, techników i zakładów kształcenia nauczycieli.

Opowieść ilustrował i okładkę projektował Janusz Grabiański (t)



ZBIERAMY ZNACZKI

BRAZYLIA. Wydano tu pamiątkowy znaczek z okazji lądowania ludzi na Księżycu. Znaczek o nominale 5 c przedstawia podobiznę Santosa Dumonta — lotnika, wieżę Eiffla i pojazd księżycowy.

BURUNDI. Wprowadzono tu do obiegu serię złożoną z 8 znaczków i 1 bloku znaczkowego. Seria poświęcona jest lądowaniu ludzi na Księżycu i składa się ze znaczków o wartościach nominalnych 4, 6,50, 7, 14, 17 fr (poczta zwykła) oraz 26, 40, 50 fr (poczta lotnicza). Blok składa się ze znaczków o nominałach 26, 40 i 50 fr i przeznaczony jest dla poczty lotniczej.

GAMBIA. W związku z 35-leciem pierwszego przelotu przez Atlantyk do Natalu (Brazylia), wydano tu okolicznościową serię złożoną z 3 znaczków. Znaczki przedstawiają: za 2 d. — statek „Westfalen" z wyrzutnią i samolot „Dornier Wal"; za 1 s. — ten sam samolot w locie oraz za 1 s 6 d — sterowiec „Zeppelin".

HAITI. Ukazała się tu seria złożona z 8 znaczków i 1 bloku znaczkowego z okazji lądowania ludzi na Księżycu. Znaczki przedstawiają kolejno: za 10 c — „Apollo 7" i rakietę „Saturn"; za 15 c — kabinę „Apollo 7"; za 20 c, 70 c, 1 g, 1.25 g — różne fazy lotu statku „Apollo 8"; za 1.50 g — „Apollo 8" i astronautów. Blok znaczkowy o nominale 1.75 g przedstawia „Apollo 11" i Księżyc.

INDONEZJA. Z okazji 50-lecia pierwszego lotu Wielka Brytania — Indonezja — Australia wydano tu serię złożoną z dwóch znaczków. Znaczek o wartości nominalnej 75 r przedstawia samolot Vickers Vimy i widok świątyni za Borobudur, zaś znaczek za 100 r — samolot Vickers Vimy i mapę Indonezji.

ZSRR. Wydano tu okolicznościowy znaczek o wartości 10 kop., przedstawiający zdjęcie Ziemi zrobione podczas lotu automatycznej stacji kosmicznej „Sonda 7". Znaczek, który reprodukujemy, został wykonany w formacie 32 × 48 mm.

BOGUSŁAW KUROWSKI





WETERAN

Jestem lotnikiem starszego pokolenia. Chciałbym zostać członkiem Związku Bojowników o Wolność i Demokrację. Jakim warunkom muszę odpowiadać, abym mógł być przyjęty do tego związku? — pyta **Waldemar Z. ze Szczecina.**

Statut Stowarzyszenia „Związek Bojowników o Wolność i Demokrację" określa, iż Związek ten zrzesza:

1. Bojowników o wolność i demokrację, którzy brali udział w walkach:

a) narodowowyzwoleńczych i rewolucyjnych w latach 1905—1918 oraz w Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej;

b) o polskość i wolność narodową Śląska, Wielkopolski, Mazur Warmii, Pomorza, Gdańska i Ziemi Lubuskiej;

c) przeciwko siłom reakcji i faszyzmowi w Polsce w latach 1918—1939;

d) w okresie między I i II wojną światową o wolność narodową i społeczną poza granicami kraju, a w szczególności weteranów walk w obronie republikańskiej Hiszpanii;

e) przeciwko hitlerowskiemu najeźdźcy i okupantowi w kraju i na wszystkich frontach walk z hitleryzmem i faszyzmem w okresie II wojny światowej.

f) zbrojnych z reakcyjnym podziemiem po wyzwoleniu Polski.

2. Prześladowanych i więzionych w hitlerowskich więzieniach i obozach koncentracyjnych ze względów politycznych, narodowościowych i światopoglądowych.

Jeśli więc Pan spełnia chociaż jeden z tych warunków, może Pan zgłosić się do Zarządu Okręgowego ZBoWiD w Szczecinie z prośbą o przyjęcie do tego Związku. Przypominamy też, że statut Stowarzyszenia ZBoWiD opublikowany został w Monitorze Polskim nr 6 z 28 lutego 1970 r. pod poz. 57.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Roman Błaszczyk — Jarocin Wlkp., ul. Dnieprowa 13 pilnie poszukuje „Planów Modelarskich" nr 9.

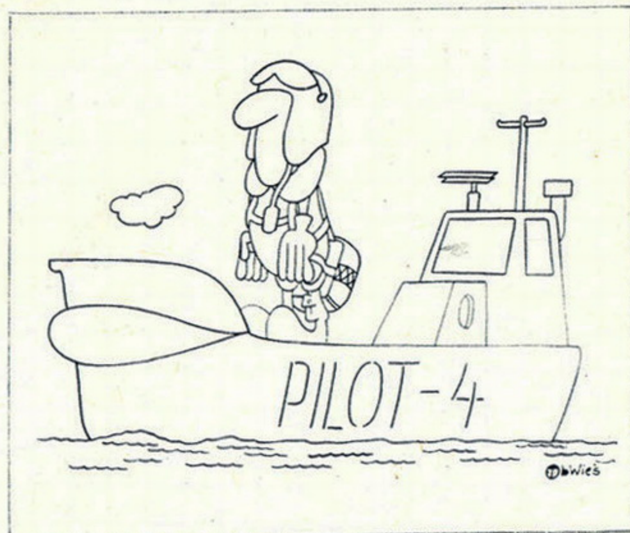
Andrzej Fiuk — Żary, ul. Obrońców 6 odstąpi numery „Skrzydlatej Polski" i „Modelarza" z lat 1969—1970.

Ludwik Świerkot — Gliwice Ferdynand Żuber — Brzeźnica Dębicka. Egzemplarze zdezaktualizowane „Skrzydlatej Polski" nabyć można w **Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17,** na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

Prenumerata „Skrzydlatej Polski" wynosi: **kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł.** Wpłat dokonywać można **na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.**

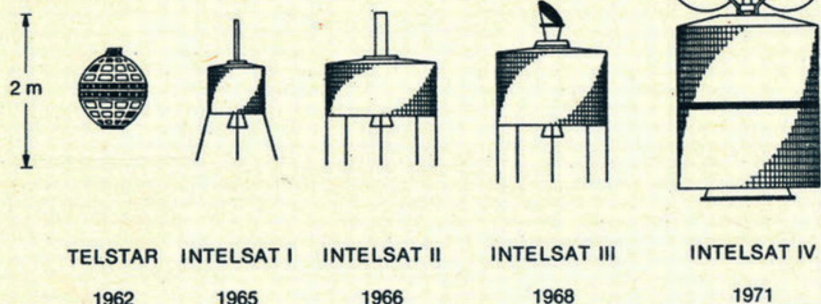
WZROST SPADOCHRONIARZA

Janusz Zbonicki — Łódź. Kandydat na skoczka spadochronowego powinien posiadać wzrost w granicach 157—185 cm. Jeśli chodzi o ciężar ciała, to minimalnego nie określa się, natomiast ciężar maksymalny nie powinien przekraczać 85 kg.



RAKIETA PO ŚWIECIE

ROZWÓJ SATELITÓW TELEKOMUNIKACYJNYCH



Porównanie wielkości różnych sztucznych satelitów umieszczonych na orbitach ziemskich do roku 1968 i projektu, który ma być zrealizowany w roku przyszłym.

ŚMIGŁOWIEC SPORTOWY



We Francji zbudowano prototyp małego amatorskiego śmigłowca „Scorpion", konstrukcji Amerykanina B. Schramma. Śmigłowiec ten o max. prędkości 130 km/h i zasięgu 110—220 km może stać się sprzętem aeroklubowym sprzedawanym w zestawie materiałowym, czego nie wykluczają budowniczowie. Ciężar całkowity śmigłowca 330 kG. Silnik dwusuwowy 4-cylindrowy, o mocy 100 KM przy 4 850 obr/min.

NOWE WIROPŁATY



Wśród licznych konstrukcji wiropłatów godne uwagi są trzy, pokazane na ostatniej tegorocznej wystawie zorganizowanej w Las Vegas przez stowarzyszenie śmigłowcowe w USA. Ogółem demonstrowano tam 31 wiropłatów.

Powyżej: Stary, co prawda, S-55 Sikorskiego, ale z nowym silnikiem turbinowym wytwórni Garrett o mocy 840 KM. Produkcję nowej wersji rozpoczęto w kwietniu br. Prędkość przelotowa S-55 z nowym silnikiem wyniesie 175 km/h, a żywotność silnika 1 000 godzin.



W środku: Śmigłowiec Bell-212, zbudowany na razie w 4 egzemplarzach. Ma silnik turbinowy o mocy 1 800 KM. Może unieść około 10 pasażerów i 185 kG bagażu. Prędkość podróżna 200 km/h.

U dołu: Śmigłowce Temco Vought i „Alouette-III". Śmigłowiec francuski zaopatrzony był w dodatkowe pływaki. Warto podać, że „Alouette-III" — zaliczany zresztą do najlepszych w swej klasie wiropłatów na świecie — po sześcioletniej eksploatacji ma za sobą 700 tysięcy godzin lotu, w których nie nastąpiła ani razu awaria silnika.

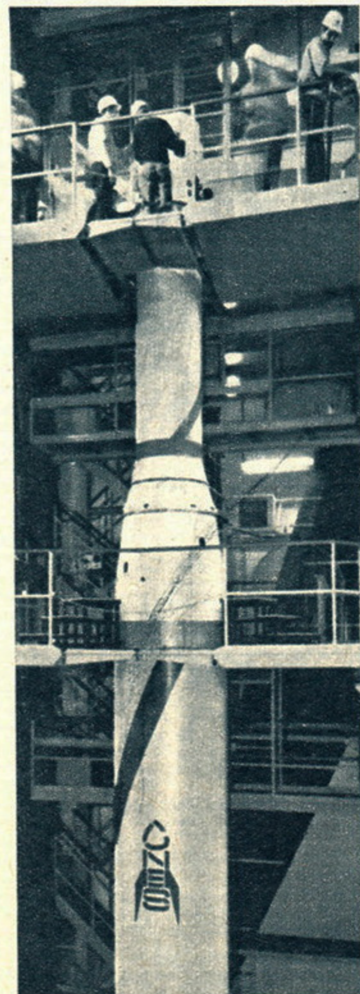


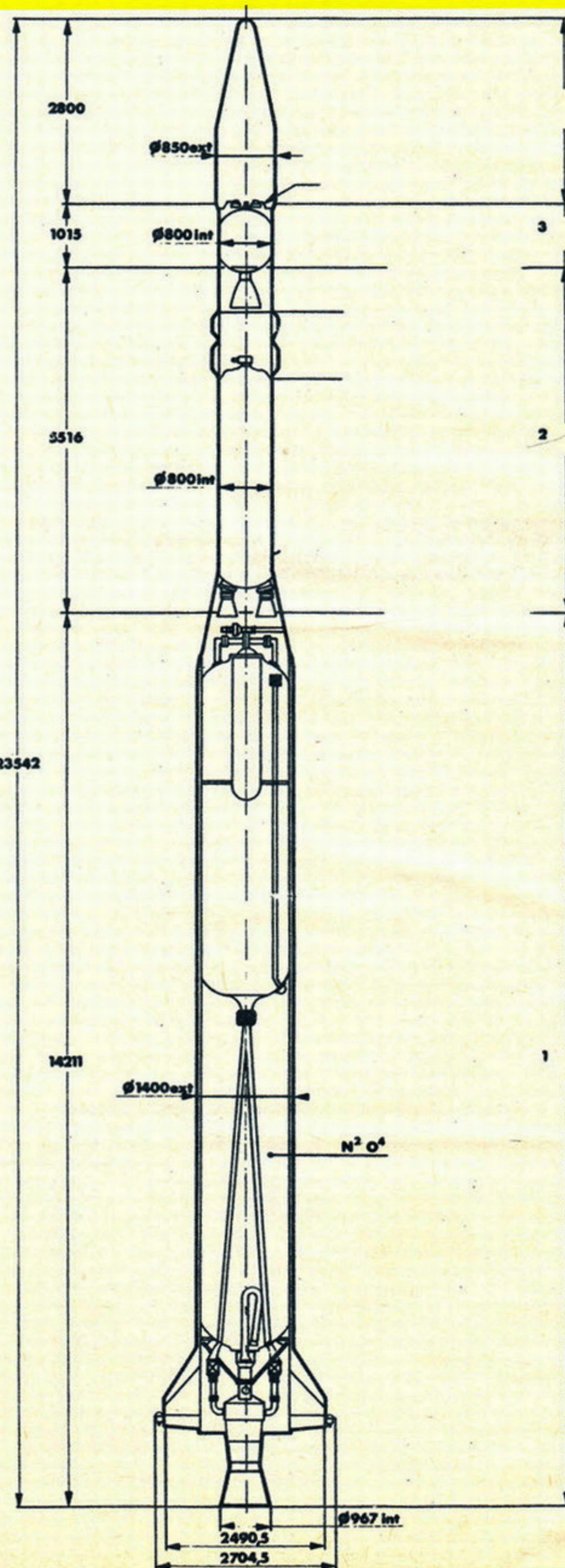
„DIAMANT - B"

Francuski pojazd rakietowy typu „Diamant-B", który ostatnio (10 marca br.) umieścił na orbicie ziemskiej satelitę „DIAL". Podano wymiary pojazdu i fragmenty konstrukcji wewnętrznej, z zaznaczeniem silników i zbiorników materiału pędnego. Ciąg silników poszczególnych stopni: I — 35 Ton; II — 14,5 Tony; III — 2,5 Tony. „Diamant-B" ma długość całkowitą 23,5 m oraz masę startową 24,6 tony.

Na zdjęciu poniżej: Końcowy, próbny montaż pojazdu w zakładach Sud-Aviation w Bordeaux.

Zdjęcia i rysunki: „Air et Cosmos", „Weltraumfahrt-Raketentechnik", „Aviation Magazine" i „Avia-Sport".







AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA

LIPIEC 1970

LIGI SPADOCHRONOWA SZYBOWCOWA SAMOLOTOWA

Po raz pierwszy w bieżącym roku został wprowadzony w lotnictwie sportowym jednolity system ligowy. Zainicjowane niegdyś przez „Skrzydlatą" ligi szybowcowe dobrze zdały egzamin w życiu i obecnie system ten jest wprowadzany do spadochroniarstwa i sportu samolotowego. Oczywiście specyfika każdej dyscypliny jest inna i stąd konieczność oddzielnych zasad rozgrywek ligowych. Z regulaminów — które opracowały Komisje Specjalnościowe i odpowiednie wydziały ZG APRL — wybraliśmy najistotniejsze postanowienia, aby zapoznać z nimi naszych sportowców lotniczych.

Ligi spadochronowe. Wszystkie zawody spadochronowe w zasadzie rozgrywane będą w ramach trzech lig. Podstawą do zaliczenia zawodów do jednej z lig jest rozegranie indywidualnych konkurencji akrobacji spadochronowej i celności lądowania. Do zawodów dopuszcza się wszystkie typy spadochronów, które posiadają ważne świadectwo sprawności technicznej. W czasie rozgrywania zawodów w poszczególnych ligach uzyskane wyniki można uznawać jako rekordy krajowe i międzynarodowe. W zawodach ligowych kobiety i mężczyźni klasyfikowani będą według odrębnych kryteriów sportowych.

Żołnierze WP mogą startować we wszystkich ligach, eliminując się na zasadach jak wszyscy członkowie aeroklubów regionalnych. Spadochronowe Mistrzostwa WP, Zawody Spadochronowe o Puchar Głównego Inspektora Szkolenia MON i inne mogą być zaliczone jako eliminacje do pierwszej ligi, jeśli spełnią odpowiednie kryteria.

Skoczkowie, którzy nie mieli możności brać udziału w eliminacjach ligowych mogą — za zgodą kierownictwa — kwalifikować się do pierwszej ligi poprzez Całoroczne Zawody „Skrzydlatej Polski".

Skoczkowie, którzy nie uzyskali minimum warunków niezbędnych do zakwalifikowania się do wyższej ligi w swoim okręgu, mogą ponownie startować w innym aeroklubie, o ile organizator tych eliminacji wyrazi na to zgodę.

Zawodnicy, biorący udział w rozgrywkach ligowych wszystkich klas, muszą być oceniani przez sędziów z uprawnieniami nadanymi przez Wydział Spadochronowy ZG APRL.

W poszczególnych wypadkach Wydział Spadochronowy ma prawo dopuścić do udziału w rozgrywkach ligowych zawodników krajowych i zagranicznych bez uprzednich eliminacji.

Kwalifikowanie zawodników w poszczególnych ligach dokonuje się według poniższych danych, które określają minimum niezbędne do brania udziału w zawodach organizowanych w danej lidze.

Juniorzy — w eliminacjach klubowych — celność 70% — akrobacja (bez salt) — 12".

Kobiety — celność: III liga — 60%, II — 70%, eliminacje klubowe — 50% i odpowiednio czas akrobacji — 18", 16" i 20".

Mężczyźni — celność: eliminacje klubowe — 60% III liga — 70%, II — 80% i odpowiednio czas akrobacji — 18", 17" i 15".

Dane te są podane jako średnia z trzech skoków.

W eliminacjach ligowych mogą brać udział na równych prawach juniorzy i seniorzy. W eliminacjach do Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów mogą brać udział skoczkowie, którzy nie przekroczą 21 lat życia w dniu zakończenia SpadMPJun.

W czasie prowadzenia rozgrywek ligowych nie wyklucza się możliwości rozgrywania innych konkurencji spadochronowych, które jednak nie będą miały wpływu na eliminację ligową.

Propozycje w sprawie organizacji zawodów ligowych aerokluby regionalne powinny składać do Wydziału Spadochronowego ZG APRL do końca października. Zgłoszenia te będą miały wpływ na przydział resursu samolotowego i odpowiednich kredytów.

Ligi szybowcowe. I ligę stanowią Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Do II ligi zaliczone są zawody ogólnokrajowe — im. Szczepana Grzeszczyka w Lisich Kątach, Ogólnopolskie Zawody Kobiet, Jeżowskie Zawody o Puchar „Skrzydlatej Polski" oraz Zawody Kadry Juniorów i ewentualnie inne zawody, które Komisja Szybowcowa APRL uzna jako godne tej rangi. Do III ligi należą zawody rozegrane w okręgu sportowym, o ile uczestniczyli w nich piloci przynajmniej dwóch aeroklubów regionalnych.

Do pierwszej ligi kwalifikują się: aktualni i ubiegłoroczni członkowie kadry narodowej; 10 czołowych pilotów z ubiegłorocznych KZS im. Grzeszczyka; po 3 czołowych pilotów z pozostałych imprez w randze II ligi; 5 czołowych pilotów z ubiegłorocznych CZS o memoriał R. Bitnera; 1 — 3 pilotów wytypowanych przez Radę Trenerów; ewentualnie zaproszeni piloci zagraniczni. Warunkiem uczestnictwa jest również posiadanie złotej odznaki szybowcowej.

Do drugiej ligi mogą być zaliczone zawody, jeśli startowało minimum 15 uczestników i rozegrano co najmniej 3 konkurencje. Piloci muszą mieć srebrne odznaki i jeden warunek do złotej. W **KZS im. Grzeszczyka**, mogą brać udział czołowi piloci z ubiegłorocznych zawodów eliminacyjnych III ligi, z których przy 10 startujących zawodnikach kwalifikuje się zwycięzca, przy 15 — dwóch najlepszych, 20 — trzech itd.; pięciu czołowych pilotów z ubiegłorocznych SMP, którzy nie zakwalifikowali się do mistrzostw w bieżącym roku; 5 kolejnych pilotów z CZS „Skrzydlatej Polski"; piloci wytypowani przez Radę Trenerów i ewentualni goście zagraniczni. Na **Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski"** każdy aeroklub regionalny może skierować jednego zawodnika, który uzyskał minimum 6000 pkt w memoriale, zajmuje czołowe miejsce w klubowych zawodach w dniu 15 lipca i latał w terenie górskim. W **Ogólnopolskich Zawodach Kobiet** mogą uczestniczyć pilotki, które do 15 czerwca wylatają co najmniej 10 godzin i zdobędą 2000 pkt

CIĄG DALSZY NA STR. II



WYRÓŻNIENI MEDALEM „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego"

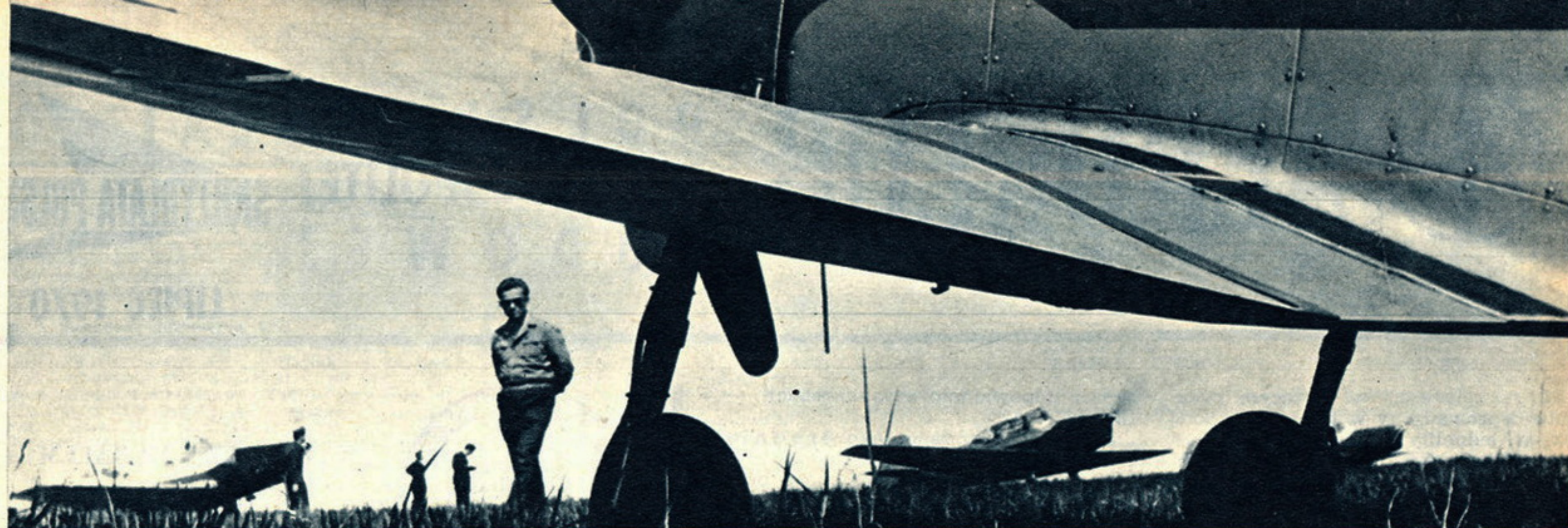
Publikujemy dalszy wykaz osób i instytucji wyróżnionych przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL medalem „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego" — za działalność na rzecz lotnictwa sportowego i wspomaganie statutowej działalności Aeroklubu PRL.

INDYWIDUALNIE — MEDALE OTRZYMALI:

Mgr Kazimierz Spałka — Przewodniczący Prezydium MRN w Częstochowie
Inż. Zygmunt Sroczyński — Aeroklub Łódzki, członek GKR APRL
Mgr. inż. Wiesław Stafiej — Aeroklub Bielsko-Biała, członek ZG APRL
Zdzisław Strzemieczny — KG ZHP, członek ZG APRL
Zenon Strzępek — Przewodniczący Zarządu Wojewódzkiego ZMS w Rzeszowie
Jan Symonik — Biuro Prasy KC PZPR
Wiktor Szydłowski — Aeroklub Warszawski
Kazimierz Świtała — Minister Spraw Wewnętrznych
Kazimierz Trukan — Aeroklub Warszawski
Gen. dyw. **Tadeusz Tuczapski**
Gen. dyw. **Józef Urbanowicz** — Wiceminister Obrony Narodowej, Szef Głównego Zarządu Politycznego WP
Janusz Wieczorek — Szef Urzędu Rady Ministrów
Stanisław Weis — Aeroklub Podkarpacki w Krośnie, członek ZG APRL
Mgr inż. **Ryszard Witkowski** — Aeroklub Warszawski, członek ZG APRL
Mgr **Antoni Wojda** — Przewodniczący Prezydium MRN w Katowicach
Edward Wróblewski — Poseł na Sejm, prezes Aeroklubu Łódzkiego, członek ZG APRL
Mgr **Mieczysław Zając** — Prezes Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu
Mgr **Mieczysław Zajfryd** — Minister Komunikacji
Gen. bryg. **Marian Zieliński** — Zastępca Dowódcy Wojsk Lotniczych
Płk mgr **Tadeusz Zieliński** — Prezes Aeroklubu Warszawskiego
Jerzy Ziętek — Członek Rady Państwa, przewodniczący Prezydium WRN w Katowicach
Tadeusz Złotowski — Wiceprezes Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu
Inż. **Jan Zwierzyński** — Zastępca Przewodniczącego Głównego Sądu Honorowego APRL

ZESPOŁOWO — MEDALE OTRZYMAŁY:

Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej w Lublinie
Zarząd Wojewódzki ZMS w Lublinie
Republikański Komitet DOSAAF Litewskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej
Stołeczny Komitet Kultury Fizycznej
Stołeczny Związek Spółdzielni Spożywców „Społem"
Komitet Powiatowy PZPR w Lubinie
Kombinat Górniczo-Hutniczy Miedzi w Lubinie
Przedsiębiorstwo Budowy Kopalń Rud Miedzi w Lubinie
Wojewódzka Komisja Związków Zawodowych w Olsztynie
Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki w Olsztynie
Wojewódzki Wydział Kultury PWRN w Olsztynie
Przychodnia Sportowo-Lekarska w Olsztynie
Zarząd Okręgu Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców w Olsztynie
Rejonowy Urząd Telekomunikacyjny w Olsztynie
Rozgłośnia Polskiego Radia w Olsztynie
Olsztyńskie Wydawnictwo Prasowe RSW „Prasa" w Olsztynie
Miejski Komitet Kultury Fizycznej w Lesznie
Fabryka Okuć Budowlanych w Lesznie
Centrum Szybowcowe Aeroklubu PRL w Lesznie
Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Ostrowie Wlkp.
Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Ostrowie Wlkp.
Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe w Skalmierzycach
I Liceum Ogólnokształcące w Ostrowie Wlkp.
Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej w Katowicach
Zarząd Powiatowy ZMS w Bielsku-Białej
Komitet Miejski PZPR w Radomiu
Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Radomiu
Redakcja „Życie Radomskie" w Radomiu
Społeczny Komitet Przeciwalkoholowy w Radomiu
Zarząd Wojewódzki ZMS w Opolu
Redakcja „Trybuny Opolskiej" w Opolu
Kuratorium Okręgu Szkolnego w Opolu
Zarząd Wojewódzki ZMS w Zielonej Górze
Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Zielonej Górze
Komitet Wojewódzki PZPR — Wydział Propagandy w Zielonej Górze
Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej w Zielonej Górze
Zarząd Powiatowy ZMS w Nowym Sączu
Komitet Miejski PZPR we Włocławku
Prezydium Miejskiej Rady Narodowej we Włocławku
Prezydium Powiatowej Rady Narodowej we Włocławku
Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Grudziądzu
Komitet Miasta i Powiatu PZPR w Grudziądzu
Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Grudziądzu
Technikum Mechaniczne w Grudziądzu
Zakład Doświadczalny Rozwoju i Budowy Szybowców w Bielsku-Białej
Pałac Młodzieży im. Bolesława Bieruta w Katowicach
Pałac Młodzieży w Warszawie



AEROKLUB PRZYSZŁOŚCI

To określenie chyba najpełniej odpowiada wrażeniu, jakie można było wynieść z dwudniowej bytności na terenie ROW. Aby nie być gołosłownym, pojedźmy do konkurentów: aktualnie działa na tym terenie 13 kopań podległych Rybnickiemu Zjednoczeniu Przemysłu Węglowego, nie licząc dalszych w budowie.

Najmłodsza, będąca w eksploatacji „Zofiówka" fedruje na dobę prawie 7 tysięcy ton. O tym, że istnieją wzajemne współzależności między rozwojem regionu i górnictwa, najlepiej mówią liczby, zamieszczone na jednej z licznych plansz w sali obrad III Walnego Zgromadzenia Aeroklubu ROW, które oczywiście odbyło się w siedzibie Zjednoczenia.

Rybnik, obecna stolica ROW licząca aktualnie 40 tys. ludności, a w perspektywie 60 tys. ustąpi pod względem liczebności Jastrzębiu, które dzisiejszą swoją wielkość pomnoży aż 5-krotnie, stając się miastem 90-tysięcznym. Z dawnego cichego Jastrzębia Zdroju, słynącego z wód i sanatorium, już dziś tętni życiem i nabrzmiewa problemami 18-tysięczne miasto, budujące się metodami uprzemysłowionymi. Wodzisław — powiatowe miasto, liczące dziś 24 tys. mieszkańców, ma mieć w niedalekiej perspektywie 40 tysięcy, podobnie jak i Knurów. Nawet 8-tysięczne Żory, miasto chlubiące się przeszło 700-letnią tradycją i mistrz gospodarności z 1969 r., ma w przyszłości osiągnąć 60 tysięcy mieszkańców.

W ciągu swej 6-letniej pracy Aeroklub ROW usytuował się wysoko społecznie. Na sali obrad znaleźli się najważniejsi działacze najmłodszego zagłębia węglowego kraju: I sekretarz KP PZPR **Jan Połoczek**, gorący orędownik lotniczych aspiracji górników, przewodniczący Prezydium PRN mgr **Maksymilian Milecki**, honorowy prezes Aeroklubu ROW, dyrektor naczelny Zjednoczenia — mgr inż. **Jerzy Kucharczyk**, który w nawale spraw zawodowych zawsze znajduje czas na sprawy lotników spod zielono - czerwonego znaku (czytaj — górniczego). Ludzie ci, to żywy przykład dokładnego sprzęgnięcia inicjatywy społecznej i niebagatelnych możliwości zaplecza. Aeroklub ROW słusznie oparł się o górnictwo i ono daje mu dużą szansę przyszłości.

Początki narodzin Aeroklubu ROW są dobrze znane. Sławna jest działalność społecznego Komitetu Budowy Lotniska w latach 60-tych i pracującego aktualnie, w zbliżonym składzie, Społecznego Komitetu Rozwoju Lotnictwa, na czele którego stoi obecnie wiceprezes Aeroklubu ROW mgr inż. **W. Spisak**, z-ca dyrektora RZPT.

Zmieniła się więc nazwa, a pozostała ta sama pasja społecznego działania, poparta przez władze terenowe. Mgr **K. Opic**, **F. Jaśko**, **K. Kulawik** — to tylko najbardziej znani lotniczej społeczności ludzie. Po wybudowaniu lotniska — dziś nadal w ofiarności górniczej braci szukają rozwiązania licznych spraw i co najważniejsze — spotykają się z pomocą na każdym kroku. Społeczny Komitet w ciągu 6 lat przekazał w samej gotówce 832 tys. zł na lotniczą działalność.

W uznaniu tych zasług nadano dyrektorowi RZPW tytuł honorowego Prezesa, a w dniu 5. IV. również tow. **J. Połoczek** został jednogłośnie wybrany członkiem honorowym Aeroklubu ROW. Szereg działaczy z sekretarzem KP **E. Piekarzem**, otrzymało brązowe medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju", a obecni dyrektorzy kopalni — dyplomy uznania Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Wyróżnionych odznaczył prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**.

ZACHĘCAJĄCY BILANS

Na sali obrad liczne, starannie wykonane plansze prezentują 6-letni dorobek klubu. Sekcja modelarska, niezbyt jeszcze liczna (wyszkolono ponad 400 modelarzy od podstaw), ma 29 wyczynowców, którzy z powodzeniem bronili barw ROW w 14 zorganizowanych imprezach. E. STEBEL, P. CZERNY, I. WOJTEK, J. MAKULA — to ścisła czołówka krajowa, a także i reprezentanci narodowi szkoleni przez T. SIKORĘ, znanego zawodnika.

Sekcja spadochronowa faktycznie korzysta z gościnności ościennych klubów. A mimo to 30 jej członków w 1969 r. wykonało 463 skoki. Również szybownicy, w liczbie ponad 60, uzyskali w 1969 r. 3 warunki diamentowe (docel i przelot otwarty), a przebywali w powietrzu ponad 1 000 godzin.

Najkorzystniejszy dorobek mają piloci samolotowi. Sekcja liczy aktualnie 16 pilotów, a rok 1969 zamknęła licznym nalotem 575 godzin.

Sprzęt lotniczy i pomocniczy doskonale utrzymany przez mechaników STACHNIO i ZUZIO, dobra praca instruktorska HELLEBRANDTA, DZIELNEGO, MENZYKA, a uprzednio L. BODNARA i J. KOPERNOKA, dziś owocują w formie bezawaryjnego szkolenia i treningu.

Młodzież ROW, podobnie jak górnictwo, traktuje latanie jak pasję swego życia. Stąd nieprzypadkowe miejsce obrad, a także oprawa sali obrad, z ciekawą ekspozycją rozwoju regionu i jego siły motorycznej — górnictwa. Na jego glebie wyrósł Aeroklub ROW i z nim wiążą się nierozłącznie jego perspektywy.

LOTNICZE PERSPEKTYWY GÓRNICZEGO AEROKLUBU

Zanim wzięliśmy udział w obradach III Walnego Zgromadzenia Aeroklubu ROW, jego prezes mgr inż. **S. Kaczmarczyk** zapoznał wszystkich wyczerpująco z historią rozwoju ROW. Obok barwnej mapy sytuacyjnej, obrazującej stan obecny i jutro dynamicznie rozwijającego się zagłębia, mieliśmy okazję zobaczyć kilka nowoczesnych kopalń, a nawet na dole kopalni „Zofiówka" trochę poznać klimat „górniczego stanu". Dyrektor mgr inż. **Ostaszewski** w sposób bardzo przystępny i ciekawy przedstawił „stanowisko dowodzenia" — centralę dyspozytorską.

Uderzająca jest zbieżność w zakresie organizacji, dyscypliny pracy — z lotnictwem, choć to tak różne środowiska. A przecież serce jednako gorące dla obu spraw. Stąd w informacji prezesa Aeroklubu ROW, a równocześnie dyrektora inwestycji RZPW, na przemian mówiło się o sprawach potrzeb sprzętowych aeroklubu i trudnościach z kooperantami w budujących się naszych kopalniach. Na każdym kroku dawały znać o sobie nierozerwalne związki lotniczo - górnicze. Znalazły się one w referacie sprawozdawczym, w bardzo interesującym wystąpieniu w dyskusji **F. Jaśko**, który mówiąc o działalności społecznej Aeroklubu ROW szczególne akcenty położył na sprawach ideowego wychowania młodego pokolenia lotniczego (Aeroklub ROW nosi imię Harcerzy Śląskich).

O perspektywach rozwoju działania społecznego i rozbudowie członkostwa wspierającego w oparciu o załogi kopalń mówił przewodniczący Społecznego Komitetu Rozwoju Lotnictwa **W. Spisak**. Podobało się wszystkim żarliwe zaangażowane wystąpienie **L. Menżyka** mówiącego o potrzebie aktywnej działalności młodzieży, zwłaszcza członków ZMS i ZHP. Konieczność rozbudowy sieci modelarni lotniczych, podjęcie działalności spadochronowej na własnym terenie, zwiększenie pola wzlotów dla startów na termikę za wyciągarką, oto rejestr niektórych ważniejszych spraw postulowanych przez młodych lotników ROW. Uczestniczący w obradach Walnego Zgromadzenia prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **W. Jagiełło** z uznaniem podkreślił dotychczasową działalność społeczną Aeroklubu ROW. Szczególnie akcentował on głębokie związki aeroklubu z zakładami przemysłowymi i serdeczną troskę, jaką aeroklub otaczają władze polityczno - administracyjne regionu i jaka jest widoczna na każdym kroku. Rozmach, inicjatywa, wytrzymałość w dążeniu do nakreślonych celów — oto tajemnice sukcesów Aeroklubu ROW, którego osiągnięcia mogą być przykładem dla niejednego wojewódzkiego aeroklubu.

BRONISŁAW ARABSKI

LIGI

DOKOŃCZENIE ZE STR. I

w memoriale. W **Zawodach Kadry Juniorów** biorą udział członkowie kadry oraz inni piloci wytypowani przez Radę Trenerów.

W zawodach III ligi musi startować co najmniej 10 zawodników z dwóch aeroklubów regionalnych. Do zaliczenia zawodów konieczne jest rozegranie przynajmniej trzech konkurencji. Uczestnicy muszą mieć srebrną odznakę i warunek do złotej. Zawody mogą być rozgrywane także z przerwami, np. w soboty i niedziele, aż do rozegrania ustalonej liczby konkurencji.

Ligi samolotowe. Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL jeszcze dyskutuje o ilościowych problemach kwalifikacji pilotów w ramach lig samolotowych, bowiem przyjęty system musi uwzględniać aktualne możliwości sprzętowe i organizacyjne. W każdym bądź razie nie wydaje się, aby schemat działania lig samolotowych odbiegał daleko od systemu stosowanego w szybownictwie. Dlatego należy sądzić, że do I ligi zostaną zaliczone Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne i Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji. II ligę stanowią zawody samolotowe rajdowo-nawigacyjne i w akrobacji o zasięgu ogólnokrajowym, takie jak Lubelskie Zawody Zimowe, Rajd Dziennikarzy i Pilotów, Lot Południowo-Zachodniej Polski. Zawody zaliczone do II ligi decyzją Komisji Samolotowej APRL będą w każdym roku ogłoszone w kalendarzu imprez lotnictwa sportowego. Na III ligę samolotową złożą się okręgowe zawody, których powinni brać udział piloci wyróżniający się osiągnięciami sportowymi i postawą w życiu klubu. Ocenę w tym zakresie będzie wystawiał szef wyszkolenia i kierownictwo sekcji. W zawodach okręgowych nie mogą startować członkowie kadry narodowej. Zawody okręgowe mogą być rozgrywane z przerwami, systemem weekendowym itp.

KOMISJE SPECJALNOŚCIOWE

Samolotowa

6 czerwca br. członkowie Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL spotkali się na sesji wyjazdowej w Centrum Szybowcowym w Lesznie Wlkp. Obrady Komisji zaszczycił swą obecnością gen, bryg. pil. **Jerzy Łagoda.**

Na początku obrad główny inżynier Aeroklubu PRL mgr inż. **E. Pujszo** zapoznał Komisję z aktualną sytuacją sprzętową. Z Czechosłowacji nadeszły dwa dalsze zakupione przez APRL, Zliny 526 F, co zwiększyło liczbę tych samolotów oddanych do dyspozycji naszym najlepszym pilotom akrobacyjnym do pięciu. Rysują się perspektywy dalszych dostaw samolotów tego typu.

Aeroklub PRL wzbogacił się również w ostatnich tygodniach o kolejne 5 egzemplarzy samolotu PZL-104 „Wilga", a 15 dalszych samolotów tego typu otrzyma jeszcze w br. Kolejną partię samolotów TS-8 „Bies" wraz z częściami zamiennymi przekazało lotnictwu sportowemu wojsko. Głównie z myślą o spadochroniarzach zakupiono siódmego AN-2. Dzięki dodatkowemu przedłużeniu resursu silników przedłużona będzie eksploatacja Jaków-18. W sumie bardzo dobra jest sytuacja jeśli chodzi o somoloty dla potrzeb szybownictwa i spadochroniarstwa.

Dzięki nowym samolotom wznowili swoją działalność piloci akrobacyjni, chociaż jeszcze w zbyt ograniczonej liczbie. Nadal jednak otwarta jest sprawa zabezpieczenia Aeroklubu PRL w samoloty szkolno-treningowe. Starania o zabezpieczenie lotnictwu sportowemu samolotów akrobacyjnych idą w dwu kierunkach: jednostkowej budowy „Beskidów" w LZN Krosno oraz opracowania i wykonania nowego samolotu akrobacyjnego „Harnaś" konstrukcji mgr. inż. A. Frydrychiewicza i mgr. inż. A. Kardymowicza.

W pełni zaawansowane są przygotowania pilotów akrobacyjnych do lipcowego startu w mistrzostwach świata. Pod kierownictwem **Zdzisława Dudzika** do występu w Hullovington przygotowują się: **St. i R. Kasperkowie, E. Mikołajczyk, H. Staś,** i **F. Kawala** oraz **S. Studencki** jako rezerwowy. Cykl zgrupowań, majowy start w Magdeburgu, nowe samoloty Zlin 526 F i przede wszystkim solidna praca pilotów gwarantują, że pomimo dwuletniej przerwy w treningu akrobaci nie przyniosą nam wstydu w Anglii.

Kolejnym punktem obrad Komisji był regulamin lig samolotowych. Przedstawiony projekt regulaminu nie uzyskał aprobaty Komisji i został przekazany do bardziej wnikliwego opracowania przez podkomisję wyszkoleniowo-sportową.

Dodatkowo Komisja dyskutowała możliwości szkolenia na samolotach w Aeroklubach Robotniczych młodzieży robotniczej i chłopskiej. Do tego interesującego tematu postanowiono powrócić na najbliższym posiedzeniu, już z udziałem zaproszonych przedstawicieli zainteresowanych bezpośrednio Aeroklubów Robotniczych.

Na zakończenie obrad podniesiono sprawę możliwości bicia w Polsce samolotowych rekordów świata. Gruntowna analiza tabel rekordów wykazała, że istnieją w tej mierze nadspodziewanie duże możliwości, nawet przy obecnym stanie posiadania samolotów przez Aeroklub PRL.

Korzystając z kolejnego zgrupowania kadry akrobatów samolotowych w Lesznie, członkowie Komisji Samolotowej obserwowali ich trening na Zlinach 526 F. W wyrównanej na ogół stawce reprezentantów wyróżniał się mistrz Polski, **Stanisław Kasperek.**

(kh)

Szybowcowa

Drugie w bieżącej kadencji posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL odbyło się 17 kwietnia br. w Warszawie. Przewodniczył dr inż. **Bohdan Jancelewicz.**

W uzupełnieniu protokółu z poprzedniego zebrania, stwierdzono że: Działalność wyczynowa w 1969 r. wykazuje znaczny postęp w porównaniu do lat ubiegłych. Szczególnie korzystnie przedstawia się ilość przelotów po trasach zamkniętych, bo aż 69% na planowanych 50%. Ogółem przeleciano 499 354 km w tym po trasach zamkniętych 344 699 km. Najlepsze ośrodki — Leszno, Warszawa i Wrocław. W konkurencji CZS — 1. Leszno — 888 014 pkt. 2. Warszawa — 654 566 pkt i Wrocław — 303 531 pkt.
T. Rejniak i J. Dankowski przedstawili przebieg przygotowań do Szybowcowych Mistrzostw Swiata.

UCHWAŁA Nr 5/70

Komisja Szybowcowa zwraca się do ZG APRL z prośbą o przesłanie do Zakładu Doświadczalnego Rozwoju i Budowy Szybowców w Bielsku Białej podziękowanie dla konstruktorów i wykonawców szybowców „Cobra-15" i „Cobra-17" za dobre i terminowe przygotowanie sprzętu na Szybowcowe Mistrzostwa Swiata.

O sprawach remontów mówił mgr inż. **Wiesław Stafiej.** W chwili obecnej zachodzi konieczność odciążenia LZN-ów. Remonty w aeroklubach można prowadzić, czego przykładem jest Bielsko-Biała. średni koszt remontu w klubie — 15 000 zł, w tym materiały około 8 000 zł. Jest to koszt wyraźnie niższy niż w LZN.

Komisja Szybowcowa **proponuje zwołanie narady na temat resursu i remontów szybowców** z udziałem zainteresowanych instytucji. W celu poprawy sytuacji sprzętowej należy — zdaniem Komisji — m.in.:

▲ remonty szybowców włączyć do działalności statutowej aeroklubów regionalnych i organizować pracę tak, aby w okresie zimowym łatwiejsze prace mogli wykonywać piloci,

▲ prowadzić w szerszym zakresie szkolenie techniczne pilotów,

▲ uzyskać aktualne informacje odnośnie możliwości zakupu szybowców nielakierowanych,

▲ przeprowadzić modyfikację programu i cyklu szkolenia celem dostosowania go do aktualnej sytuacji sprzętowej.

UCHWAŁA 6/70

Komisja Szybowcowa zwraca się do ZG APRL z prośbą o dokooptowanie do składu Komisji przedstawiciela IKCSP mgr inż. Ostromęckiego. Konieczność rozszerzenia składu Komisji o przedstawiciela IKCSP wynika z przyjętego planu pracy, przewidującego w pierwszej kolejności sprawy techniczne.

UCHWAŁA 7/70

Wytypowana przez ZG APRL Rada Trenerów we własnym gronie ustali program pracy oraz zakres obowiązków i kompetencji. Ustalenia te będą przedstawione Komisji do akceptacji.

Program pracy Komisji Szybowcowej APRL ustalono następująco:

30.V. — Leszno — Sprawy sportu szybowcowego (posiedzenie otwarte na mistrzostwach Polski).

Październik 1970 — Warszawa — analiza Szybowcowych Mistrzostw Swiata.

Listopad 1970 — Jeżów Sudecki — Ocena działalności ośrodków górskich.

Luty 1971 — Warszawa — Ocena sezonu szybowcowego 1970. Ocena realizacji podjętych uchwał przez Komisję Szybowcową.

Komisja Szybowcowa przyjęła regulamin Lig Szybowcowych (omawiamy go w tej wkładce oddzielnie).

Odwołanie Aeroklubu Warszawskiego w sprawie startu pilota **Andrzeja Bańskiego** w zawodach II ligi zostało uwzględnione.

Rozpatrując ponownie propozycję trenera w tej sprawie Komisja postanowiła dopuścić do startu w XV SMP pil. pil. **Adama Witka** i **Józefa Pieczewskiego.**

Termin zawodów kadry juniorów został zmieniony z uwagi na praktyki studenckie. Zawody odbędą się w II połowie lipca w Lesznie. (p)

WYNIKI

XV SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Leszno 17–31. V. 1970 r.

Lp.	Imię i nazwisko	Aeroklub	Szybowiec	Punkty
1.	Henryk Muszczyński	Ostrów Wlkp.	Foka	5 832
2.	Stanisław Kluk	Stalowa Wola	Foka	5 764
3.	Franciszek Kępka	Bielsko-Biała	Foka	5 658
4.	Edward Popiołek	Kraków	Foka	5 618
5.	Jan Wróblewski	Bydgoszcz	Foka	5 588
6.	Janusz Wasilewski	Wrocław	Foka	5 578
7.	Julian Ziobro	Krosno	Foka	5 560
8.	Józef Pieczewski	Łódź	Foka	5 516
9.	Edward Makula	Katowice	Cobra-17	5 480
10.	Janusz Gogała	Wrocław	Foka	5 393
11.	Edward Sosnowski	Toruń	Foka	5 372
12.	Rajmund Jakób	Poznań	Foka	5 369
13.	Andrzej Kmiotek	Warszawa	Foka	5 365
14.	Piotr Szczepański	Warszawa	Foka	5 367
15.	Adam Witek	Kielce	Foka	5 319
16.	Kazimierz Gorzkiewicz	Gdańsk	Zefir-2	5 214
17—18.	Jerzy Popiel	Wrocław	Zefir-2	5 206
17—18.	Franciszek Szachewicz	Warszawa	Zefir-2	5 206
19.	Józef Górecki	Toruń	Foka	5 203
20.	Jerzy Góźdź	Ostrów Wlkp.	Foka	5 157
21.	Wiktor Sznurowski	Warszawa	Zefir-2	5 125
22.	Mirosław Królikowski	Warszawa	Zefir-2	5 076
23.	Tadeusz Dunowski	Warszawa	Foka	5 073
24.	Franciszek Niechwiejczyk	Katowice	Foka	5 072
25.	Tomasz Kawa	Nowy Sącz	Foka	4 967
26.	Lucyna Krzywonos	Warszawa	Foka	4 863
27.	Ryszard Pałczyński	Grudziądz	Foka	4 813
28.	Krzysztof Włodarkiewicz	Warszawa	Foka	4 694
29.	Jerzy Adamek	Warszawa	Foka	4 644
30.	Jan Madejczyk	Warszawa	Foka	4 544
31.	Stanisław Witek	Wrocław	Foka	4 428
32.	Edward Janowski	Toruń	Foka	4 384
33.	Adela Dankowska	Poznań	Foka	4 376
34.	Andrzej Jeśmanowicz	Toruń	Foka	4 355
35.	Tadeusz Mikołajczyk	Włocławek	Foka	4 348
36.	Maria Popiołek	Kraków	Foka	4 203
37.	Marian Łuszpiński	Wrocław	Zefir-2	4 200
38.	Antoni Schabowski	Rzeszów	Foka	3 825
39.	Eugeniusz Fuchs	Świdnik	Foka	3 707
40.	Marek Pawluk	Warszawa	Foka	2 727
41.	Gheorghe Barbuceanu	Rumunia	Foka	2 567
42.	Boris Grabcev	Rumunia	Foka	2 374

I KONKURENCJA — 18.V,1970 — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 308 km LESZNO — ŚWIĄTNIKI — OSTRÓW WLKP. — LESZNO. Do mety doleciało 34 pilotów. 1. Muszczyński — 77,05 km/h — 1 000 pkt. 2. Makula — 81,17 km/h — 948 pkt. 3. Popiołek — 71,91 km/h — 933 pkt. 4. Szczepański — 71,49 km/h — 927 pkt. 5. Włodarkiewicz — 70,62 km/h — 916 pkt. 6. Gogała — 70,09 km/h — — 909 pkt. 7. Pałczyński — 69,96 km/h — 907 pkt. 8. Sosnowski — 69,47 km/h — 901 pkt. 9. Dunowski — 68,99 km/h — 895 pkt. 10. Jakób — 68,61 km/h — 890 pkt.

II KONKURENCJA — 19.V.1970 — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 207 km LESZNO — ZIELONA GÓRA — LUBIŃ — LESZNO. Do mety doleciało 34 zawodników. 1. Kluk — 72,07 km/h — 1 000 pkt. 2. Ziobro — 71,52 km/h — 992 pkt. 3. Muszczyński — 71,04 km/h —985 pkt. 4. Makula — 78,69 km/h — 982 pkt. 5. Jakób — 70,57 km/h — 979 pkt. 6. Sznurowski — 74,08 km/h — 976 pkt. 7. Popiołek E. — 69,58 km/h — 965 pkt. 8. Pieczewski — 68,62 km/h — 952 pkt. 9. Schabowski — 68,49 km/h — 950 pkt. 10. Gogała — 67,93 km/h — 942 pkt.

III KONKURENCJA — 21.V.1970 — nieudany przelot prędkościowy docelowo-powrotny długości 184 km LESZNO — OSTRÓW WLKP. — LESZNO zaliczony jako przelot odległościowy, bowiem żaden z pilotów nie doleciał do mety. 1—5. Maria Popiołek, Adamek, Muszczyński, Wasilewski, Ziobro — 167 km — 1 000 pkt. 6—7. Krzywonos i Szczepański — 166 km — 994 pkt. 8—9. Góźdź i Kępka — 165 km — 988 pkt. 10. Włodarkiewicz — 164 km — 982 pkt.

IV KONKURENCJA — 23.V.1970 — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 104 km — dwa obloty trasy — LESZNO — WRONIAWY — KOTLA — LESZNO. Zamieniony na przelot odległościowy, ponieważ żaden z pilotów nie osiągnął mety. 1. Kluk — 189 km — 1 000 pkt. 2—3. Kępka i Sosnowski — 188 km — 994 pkt. 4—5. Wasilewski i Wróblewski — 176 km — 931 pkt. 6—7. Kmiotek i Pieczewski — 169 km — 894 pkt. 8. Sznurowski — 173 km — 867 pkt. 9. Muszczyński — 162 km — 857 pkt. 10. Makula — 176 km — 835 pkt.

V KONKURENCJA — 24.V.1970 — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 207 km (dwukrotny oblot trasy) — LESZNO — ZIELONA GÓRA — LUBIŃ —LESZNO. Do mety doleciało 37 zawodników. 1. Muszczyński — 78,03 km/h — 1 000 pkt. 2. Ziobro — 77,91 km/h — 998 pkt. 3. Edward Popiołek — 75,01 km/h — 961 pkt. 4. Kępka — 74,92 km/h — 960 pkt. 5. Gorzkiewicz — 78,32 km/h — 953 pkt. 6. Szczepański — 74,22 km/h — 951 pkt. 7. Łuszpiński — 78,11 km/h — 950 pkt. 8. Kluk — 73,78 km/h — 945 pkt. 9. Szachewicz — 77,51 km/h — 943 pkt. 10. Adamek — 73.53 km/h — 943 pkt.

VI KONKURENCJA -- 25.V.1970 — nieudany przelot prędkościowy po trasie trójkąta 534 km LESZNO — LUBIŃ KUJ. — OLEŚNO — LESZNO zaliczony jako przelot odległościowy, ponieważ żaden z zawodników nie osiągnął mety. 1—2. Kępka i Witek — 508 km — 1 000 pkt. 3—8. Gogała, Szczepański, Wasilewski, Wróblewski, Kluk i Popiołek Edward — 507 km — 994 pkt. 9. Muszczyński — 503 km — 990 pkt. 10—11. Madejczyk i Ziobro — 502 km — 988 pkt.

MODELARSTWO

POZNAŃ. Aeroklub Poznański zorganizował dnia 3 maja 1970 r. na lotnisku w Ławicy Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Do zawodów przyjęto 149 zgłoszonych modelarzy z dziewięciu aeroklubów.

Modele szybowców F1A — zgłoszonych 91 modelarzy. 1. Wincenty Drożyński, Aer. Poznański — 880 pkt, 2. Andrzej Oporowski, Aer. Poznański — 877 pkt, 3. Karol Kerm, Aer. Ziemi Lubuskiej — 843 pkt.

Modele z napędem gumowym F1B — zgłoszono 18 modelarzy. 1. Tadeusz Kowal, Aer. Poznański — 869 pkt, 2. Henryk Kucharski, Aer. Kujawski — 858 pkt, 3. Henryk Batkowski, Aer. Kujawski — 718 pkt.

Modele z napędem silnikowym F1C — zgłoszono 40 modeli. 1. Wiktor Korczyński, A. Poznański — 597 pkt, 2. Tadeusz Piątek, Aer. Wrocławski — 562 pkt, 3. Leszek Mastalski, Aer. Wrocławski — 510 pkt. Lotów maksymalnych po 180 sekund uzyskano 79.

J.B.

★

WARSZAWA. Ogólnopolskie zawody modeli latających z napędem gumowym o Memoriał Kazimierza Błaszczyńskiego. 3 maja, Warszawa — Gocław.

1. Norbert Parucha, Aer. Opolski — 704 pkt, 2. Jan Panek, Aer. Śląski — 674 pkt, 3. Wiesław Ruman, Aer. Kielecki — 603 pkt, 4. Paweł Włodarczyk, Aer. Warszawski — 530 pkt, 5. Janusz Strokoń, Aer. Kielecki — 520 pkt, 6. Stanisław Szypulski, Aer. Białostocki — 481 pkt, 7. Henryk Matejak, Aer. Warszawski — 444 pkt, 8. Wojciech Nowikowski, Aer. Białostocki — 438 pkt, 9. Stanisław Żurad, Aer. Wrocławski — 403 pkt, 10. Krzysztof Grynkiewicz, Aer. Warmińsko-Mazurski — 376 pkt. Startowało 24 zawodników.

Zawody modeli motoszybowców zdalnie kierowanych, Warszawa — Gocław, 3 maja.

1. Bogusław Spunda, Aer. Warszawski — 467 pkt, 2. Roman Dyrzbański, Aer. Warszawski — 199 pkt, 3. Henryk Lubsczyk, Aer. Śląski — 140 pkt. Startowało 9 zawodników.

★

ŁÓDŹ. Trzecie Zawody Modeli na Uwięzi o Memoriał kpt. pil. Jerzego Różańskiego. Łódź, 9—10 maja.

1. Jerzy Ostrowski, Aer. Częstochowski, „Hornet" — 1 891,5 pkt, Mieczysław Nowak, Aer Łódzki, „Kittyhawkie" — 1 374 pkt, 3. Edward Haniszewski, Aer. Łódzki, RWD-10 — 1 368 pkt, 4. Zbigniew Jurek, Aer. Opolski, „Junak-3" — 1 328,5 pkt, 5. Andrzej Umiński, Aer. Łódzki, „Mustang" — 1 261 pkt, 6. Roman Mucha, Aer. Częstochowski, UT-2 — 1 124 pkt, 7. Leszek Gański, Aer. Jeleniogórski, „Cessna-172" — 987 pkt, 8. Kazimierz Huras, Aer. Wrocławski, „Wilga-2P" — 957,5 pkt, 9. Józef Szkop, Aer. Wrocławski, C 104 — 875 pkt, 10. Zenon Świtacz, Aer. Łódzki, „Racek" — 864 pkt.

Juniorzy: 1. Stefan Gandyński, Aer. Łódzki, „CSS-11" — 1 210 pkt, 2. Zenon Marszałkowski, Aer. Elbląski, „Wilga" — 836 pkt, 3. Bronisław Głowacki, Aer. Łódzki, „Chipmunk" — 835 pkt, 4. Andrzej Wolniak, Aer. Jeleniogórski, „Lightning" — 771 pkt, 5. Bogdan Tomaszek, Aer. Łódzki, BA-4B — 691 pkt.

Startowało 20 zawodników.

★

BYDGOSZCZ. W dniu 10 maja Aeroklub Bydgoski zorganizował kolejne Zawody Modeli Latających na Uwięzi. Patronat nad imprezą objęło Wojewódzkie Zrzeszenie Spółdzielni Spożywców „Społem".

Modele akrobacyjne F2B. 1. Jerzy Langowski, Aer. Gdański — 1 967 pkt, 2. Mieczysław Czapla, Aer. Białostocki — 1 950 pkt, 3. Zdzisław Dzięcielski, Aer. Gdański — 747 pkt.

Kategoria modeli do walki powietrznej F2D. 1. Jerzy Pokojski, Aer. Bydgoski, 2. Andrzej Kałamaga, Aer. Wrocławski, 3. Jerzy Drozd, Aer. Pomorski. Startowało 20 zawodników.

★

DUBNICA (CSRS). W dniach 23—24 maja odbyły się w Dubnicy (CSRS) — Międzynarodowe Zawody Modeli Rakiet. W zawodach tych już po raz trzeci wzięła udział nasza reprezentacja.

W imprezie uczestniczyło 44 zawodników, w tym 8 z Jugosławii, 8 z Bułgarii, 3 z Polski i 25 z Czechosłowacji. Nasz kraj reprezentowali młodzi zawodnicy: **Tadeusz GRUCA** z Aeroklubu Podhalańskiego, **Ryszard WRÓBLEWSKI** i **Marian KRZYŻANOWSKI** z Aeroklubu Pomorskiego.

Zawody zostały rozegrane w następujących konkurencjach: modeli rakiet ze spadochronem (po 2 starty) na silnikach 10 Ns, rakietoplanów (po 2 starty) na silnikach 2.5 Ns; modeli rakiet z taśmą (po 2 starty) na silnikach 10 Ns i rakiet redukcyjnych (po 1 starcie) na silnikach do 80 Ns.

Najlepsze wyniki w konkurencji modeli rakiet ze spadochronem uzyskali: 1. O. SAFFEK — 434 s, 3. D. ROSEMBERG — 324 s. 5. D. BAITAROV — 313 s. Miejsca zawodników polskich: 11. Marian Krzyżanowski — 201 s, 15. Ryszard Wróblewski — 187 s, 18. Tadeusz Gruca — 158 s.

Najlepsze wyniki w konkurencji rakietoplanów uzyskali: 1. V. MITROPOLSKI — 174 s., 2. V. SABLJAR — 172 s., 3. ALSURAN — 175 s.

Miejsca ekipy polskiej: 14. Ryszard Wróblewski — 73 s., 15. Tadeusz Gruca — 68 s., 39/41. Marian Krzyżanowski (nie odnalazł rakietoplanu).

Najlepsze wyniki w konkurencji modeli rakiet z taśmą uzyskali: 1. O. SAFFEK — 90 s., 3. P. KINCL — 82 s., 5. T. INDRUCH — 80 s. Miejsca zawodników polskich: 7. Marian Krzyżanowski — 75 s., 26. Tadeusz Gruca — 60 s., 37. Ryszard Wróblewski — 42 s.

W konkurencji rakiet redukcyjnych startowało 23 zawodników. Maksymalną ilość punktów otrzymał „Wostok" zawodnika słowackiego Jerabka (za osiągnięcie 814 pkt.) i za lot 80 pkt. = 899 pkt.), a drugie miejsce uzyskał „Saturn-V" zawodnika słowackiego INDRUCHA sumą punktów 865. Miejsca zawodników polskich: 6. Ryszard Wróblewski — 761 pkt. (Saturn I B). 10. Marian Krzyżanowski — 703 pkt. („Sojuz"), 12. Tadeusz Gruca — 608 pkt. („Diamant-6").

B. K.

WKŁADKA do numeru 26 (990) z 28 czerwca 1970 r. tygodnika „Skrzydlata Polska". Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski" przy współpracy z Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

BIULETYN SPORTOWY AEROKLUBU PRL NR 462

ZARZĄD GŁÓWNY AEROKLUBU PRL ZATWIERDZIŁ LISTĘ KOMISARZY SPORTOWYCH na rok 1970

Kom. Sekcji Szybowcowej	Kom. Sekcji Samolotowej nawig.-rajd.	Kom. Sekcji Samolotowej akrobacyjna	Kom. Sekcji Spadochr.
AEROKLUB BIAŁOSTOCKI			
Janusz Gadomski	Jerzy Domański	Mikołaj Skurat	Teresa Jabłońska
Zbigniew Wójcik	Bohdan Sinica	Henryk Zaman	Jerzy Brański
AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI			
Ryszard Wyroba	Władysław Gawlik	Jan Winczo	Ryszard Chodorowski
Wiesław Stafiej	January Roman	—	Piotr Konopecki
AEROKLUB BYDGOSKI			
Zbigniew Żółkoś	Ryszard Palicki	Marian Torz	Czesław Robak
Grzegorz Kuhl	Alfred Lang	Władysław Koślicki	Jerzy Włodarczyk
AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI			
Andrzej Tajchman	Zbigniew Kulej	Edward Rydz	Jan Kuliś
Robert Kolman	Edward Rydz	Zbigniew Kulej	Jerzy Notoński
AEROKLUB ELBLĄSKI			
Tadeusz Słonina	Jan Tomaszewski	Jan Tomaszewski	Michał Baszuro
Zygmunt Chyła	Baltazar Żełajtys	Baltazar Żełajtys	Zygmunt Zieliński
AEROKLUB GDAŃSKI			
Marek Kochanowski	Eugeniusz Doroszewicz	Eugeniusz Doroszewicz	Ireneusz Zapaśnik
Stanisław Jakubczyk	Eugeniusz Kołłątaj	Eugeniusz Kołłątaj	Andrzej Kiryluk
AEROKLUB GLIWICKI			
Jan Szydło	Eugeniusz Stogniew	Edmund Mikołajczyk	Jan Bober
Eugeniusz Stogniew	Edmund Mikołajczyk	Bogusław Januszewski	Stanisław Sirko
AEROKLUB GRUDZIĄDZKI			
Jerzy Martyniec	Jerzy Felde	Jerzy Felde	Edward Chokiewicz
Kazimierz Wróblewski	Lech Juszczyk	—	—
AEROKLUB JELENIOGÓRSKI			
Bronisław Burakiewicz	Wiesław Dziedzio	—	Jan Jasiński
Henryk Lisiecki	Wiesław Gronowski	—	Marcin Jaxa-Rożen
AEROKLUB KIELECKI			
Roman Gajos	Ryszard Majkowski	—	Krzysztof Genera
Józef Salwa	Włodzimierz Wojtecki	—	Kazimierz Pela
AEROKLUB KUJAWSKI			
Zenon Sitniak	Franciszek Moskal	Zdzisław Przyjemski	Jan Walczak
Ryszard Jarzębski	Stefan Nowosielski	Andrzej Woźniak	Syl. Jakubowski
AEROKLUB LUBELSKI			
Andrzej Ciesielski	Jerzy Rachwał	Włodz. Wiciejewski	Janusz Stachowicz
Jerzy Rachwał	Tadeusz Kern	Andrzej Ciesielski	Wojciech Grabarz
AEROKLUB ŁÓDZKI			
Karol Gawora	Seweryn Przybylski	Seweryn Przybylski	Andrzej Adamski
Paweł Spotowski	Janusz Trojnarski	Wojciech Matz	Grażyna Rolińska
AEROKLUB MIELECKI			
Stefan Danecki	Mieczysław Niekowski	Tadeusz Pakuła	Stefan Furmański
Paweł Dzida	—	—	Władysław Ryś
AEROKLUB OPOLSKI			
Paweł Woźniak	Dionizy Bielański	Paweł Woźniak	Antoni Cepak
Konrad Kosecki	Konrad Kosecki	Józef Krzywda	Czesław Płachtyna
Dionizy Bielański	—	—	—
AEROKLUB OSTROWSKI			
Stanisław Sójka	Tadeusz Szymczak	Tadeusz Szymczak	Andrzej Kubaczewski
Sadomir Smoliński	Czesław Cnotliwy	Czesław Cnotliwy	Stanisław Sójka
AEROKLUB PODHALAŃSKI			
Jan Kolba	Jan Jędruch	Józef Wójtowicz	—
Wiesław Iwański	Tadeusz Złotowski	Tadeusz Złotowski	—
AEROKLUB PODKARPACKI			
Józef Kusiba	Gabriel Legwant	Helmut Staś	Stefan Chmura
Ryszard Skrzypczak	Andrzej Dudziński	Julian Ziobro	Zenon Brongiel
AEROKLUB POMORSKI			
Franciszek Rutkowski	Zbigniew Kudzewicz	Stanisław Akerman	Przem. Piątkowski
Marian Felczykowski	Jan Robaczewski	Andrzej Jeśmanowicz	Edward Sosnowski
AEROKLUB POZNAŃSKI			
Zbigniew Urbański	Tomasz Wróbel	Czesław Bartkowiak	Zygmunt Renz
Zdzisław Płatkowiak	Janusz Łukaszewicz	Bogdan Jankowski	Stanisław Ston
AEROKLUB RADOMSKI			
Stanisław Marliński	Lesław Andrzejewski	Edward Mikołajczyk	Edward Mikołajczyk
AEROKLUB RZESZOWSKI			
Marian Złamaniec	Anatol Kokoszka	—	Wiesław Wiśniewski
Mirosław Nalepa	Tadeusz Odor	—	Stanisław Orzech
AEROKLUB SŁUPSKI			
Mieczysław Pobierajło	Henryk Tuliszka	Konstanty Licewicz	Tadeusz Podgórski
Stanisław Wiśnik	Józef Głowiński	—	Jerzy Maciejewski
AEROKLUB STALOWOWOLSKI			
Marek Walasek	Zbigniew Kędziorek	Zbigniew Kędziorek	—
Stanisław Kluk	Emil Kukuła	Alojzy Górny	—
AEROKLUB SZCZECIŃSKI			
Władysław Taranek	Jerzy Jewdokimow	Jerzy Wikło	Marian Jewdokimow
Krystyna Taranek	Antoni Wróbel	Romuald Szymkołowicz	—
AEROKLUB ŚLĄSKI			
Jan Szade	Henryk Pawela	Wacław Kozielski	Andrzej Gemza
Andrzej Gwioździk	Sławomir Kwiatkowski	Felicjan Kawala	Edward Kulesza
AEROKLUB ROBOTNICZY W ŚWIDNIKU			
Henryk Jaworski	Stanisław Kasperek	Stanisław Kasperek	Chyliński
Zbigniew Dąbski	Antoni Grabowski	Ryszard Kosioł	Kaleta
AEROKLUB TATRZAŃSKI			
Janusz Ruge	Józef Jaworski	Roman Dryja	Janina Baluta
Tadeusz Świst	Stanisław Siemek	Tadeusz Schiele	Adam Baściak
AEROKLUB WARMIŃSKO-MAZURSKI			
Tadeusz Gowkielewicz	Zygmunt Gruchot	Z. Jakubisiak	Józef Konert
Milan Rzepkowski	W. Moczulski	Jerzy Zofka	T. Nowakowski
AEROKLUB WARSZAWSKI			
Tadeusz Dznowski	Andrzej Pazio	Andrzej Adamkiewicz	Jerzy Porębski
Piotr Szyczepański	St. Szustakiewicz	Lidia Pazio	Janusz Wadlewski
AEROKLUB WŁOCŁAWSKI			
Jerzy Kwieciński	Jerzy Kwieciński	Mieczysław Hajczuk	Włodz. Chabasiński
Tadeusz Godlewski	Władysław Kurzawa	—	—
AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ			
Stanisław Ratusiński	Stefan Studencki	Stefan Studencki	Ryszard Kamiński
Witold Nowakowski	Stefan Studencki	—	—
AEROKLUB ZIEMI MAZOWIECKIEJ			
Ryszard Lewandowski	Henryk Różalski	Wacław Stański	—
Wiesław Cygański	Stefan Piotrowski	Ryszard Lewandowski	—
AEROKLUB RYBNICKIEGO OKRĘGU WĘGLOWEGO			
Wiesław Dziuba	Lucjan Mężyk	Lucjan Mężyk	—
A. Hellebrandt	Roman Walewicz	Roman Walewicz	—
AEROKLUB ZAGŁEBIA MIEDZIOWEGO W LUBINIE			
Tadeusz Snochowski	Paweł Piłat	Stanisław Porębski	Witold Raczyński
Stanisław Porebski	Stanisław Porębski	Paweł Piłat	Paweł Piłat
SZYBOWCOWA SZKOŁA ŻAR			
Jan Gaber	Józef Jaworski	—	—
Halina Bułka	Grażyna Rzepecka	—	—
AEROKLUB WROCŁAWSKI			
Stefan Różycki	Al. Pawlikiewicz	Mieczysław Wolak	Józef Adamski
Achil Rudnik	Zdzisław Majewski	Jerzy Popiel	Ryszard Kuś
CENTRUM SZYBOWCOWE LESZNO			
Adela Dankowska	Jan Wróblewski	—	—
Janusz Kolanowski	Mieczysław Przybylski	—	—
KOMISARZE SPORTOWI SEKCJI BALONOWEJ			
Władysław Rewakowicz	Aeroklub Poznański		
Zbigniew Laszkiewicz	Aeroklub Poznański		
Józef Zych	Aeroklub Śląski		
Florian Musiał	Aeroklub Śląski		
KOMISARZE SPORTOWI SEKCJI ŚMIGŁOWCOWEJ			
Ryszard Kosioł	Aeroklub Świdnicki		
Wiesław Mercik	Aeroklub Świdnicki		

Uwaga: Na pierwszych miejscach wymienieni są główni komisarze, na dalszych — ich zastępcy.

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk dypl. Stanisław Miler